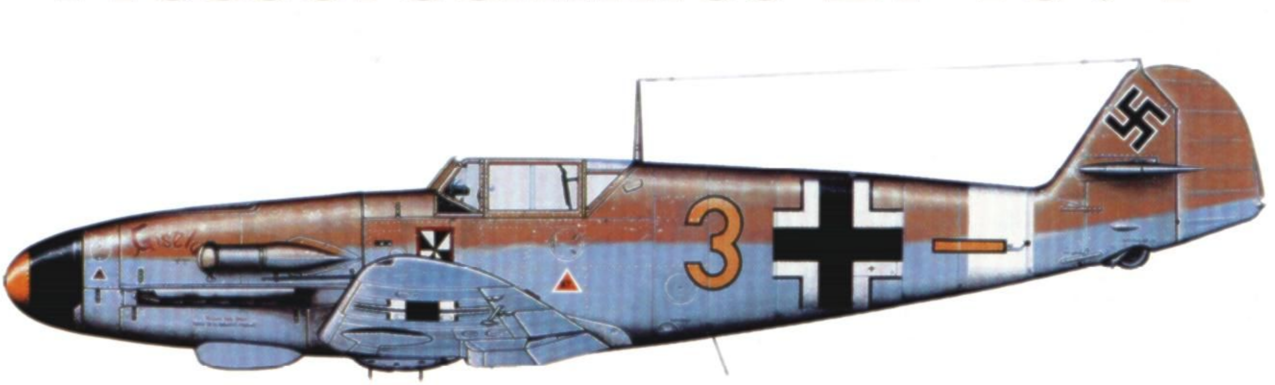
Preis DM 19,95 · SFr 19,90 · ÖS 140

FLUGZEUG *Profile*

Messerschmitt Bf 109 F



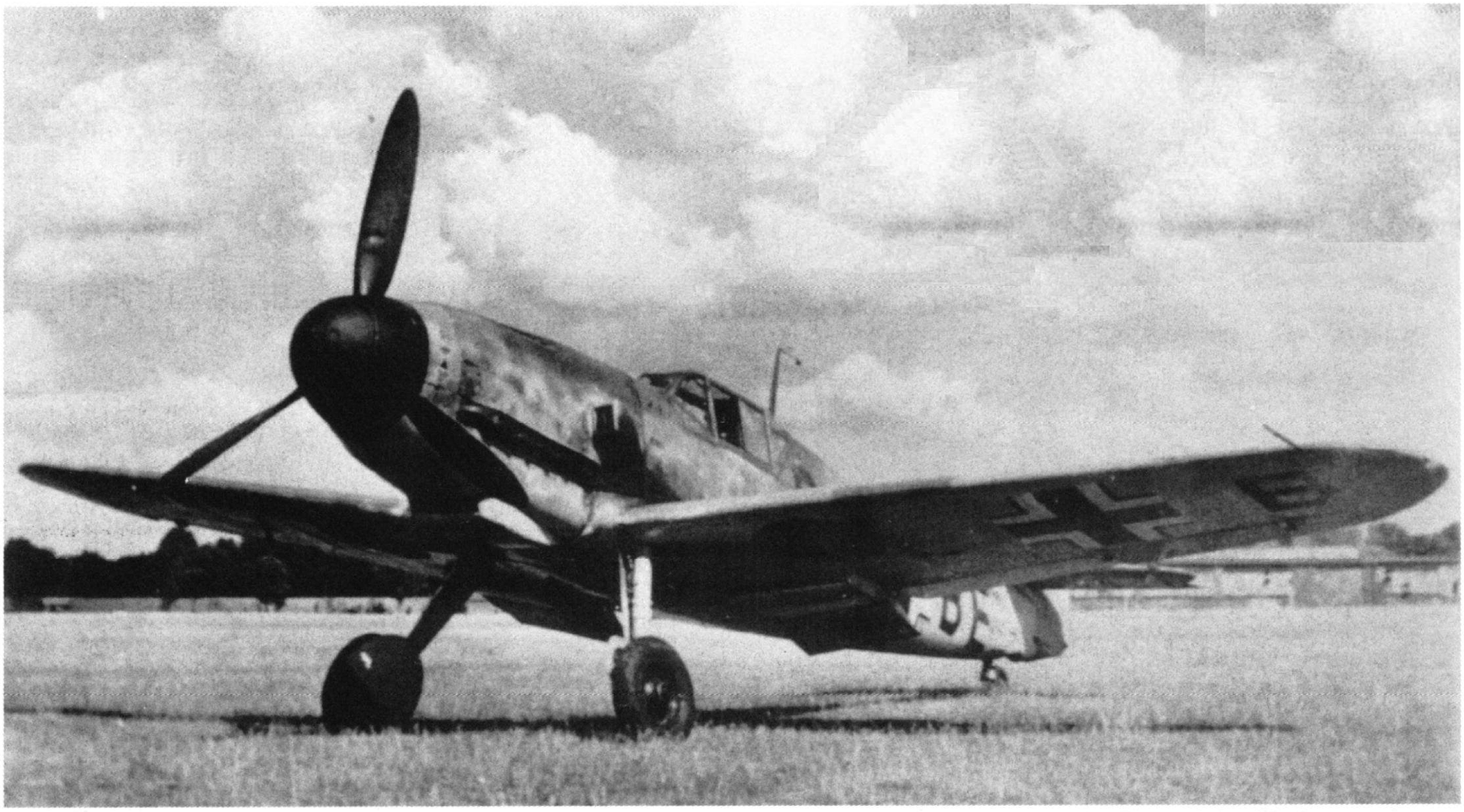
Das legendäre Standardjagdflugzeug
der Luftwaffe

28

Oben) Motorreparaturarbeiten an einer Messerschmitt Bf 109 F des „Jagdgeschwaders 27“ in Afrika.

Links) Der Staffelmaler trägt das Geschwaderwappen des „Jagdgeschwaders 27“ auf die Motorhaube einer Messerschmitt Bf 109 F auf.

Eine der bekanntesten Farbaufnahmen des legendären Jägerasses Hans Joachim Marseille, der den größten Teil seiner Luftsiege auf Messerschmitt Bf 109 F Typen errang.



Die Bf 109 F-0 (PH+BE) während der Werkserprobung.

Messerschmitt Bf 109 F

von Manfred Griehl

Die Entwicklung der neuen Baureihe Bf 109 F baute auf der Ausführung Bf 109E auf. Gleichzeitig galt es die im Sommer 1940 während des Einsatzes im Westen gewonnenen Erfahrungen umzusetzen. Die angestrebte Verwendung von DB 601N-Triebwerken trug dem Wunsch der am Kanal eingesetzten Jagdgeschwader der Luftwaffe Rechnung. Diese wollten ein in allen Lagen der "Spitfire Mk. V" überlegenes Einsatzmuster besitzen. Hierzu schien die bereits vor dem Krieg geplante Bf 109 F die richtige Maschine zu sein.

Die konstruktive Entwicklung begann bereits im Sommer des Jahres 1938. Der Produktionsbeginn verzögerte sich indessen vom Januar 1939 bis zum August 1940.

Da sich der Jagdeinsatz an der Ostfront zumeist in niedrigeren Höhen als über Westeuropa abspielen sollte, kam es anschließend zur Änderung der Triebwerksausstattung. Anstelle des DB 601 N wurde die mit dem DB 601 E bestückte Ausführung der Bf 109, die F-4, zur meistgebauten Bf 109 F-Version. Hierfür sprach auch, daß die gleichzeitige Bevorratung des C3- und des B4-Kraftstoffs im Osten als zu aufwendig angesehen wurde und das DB 601 E-Triebwerk robuster als sein Vorgänger war.

Versuchs- und Nullserienmuster der Bf 109 F-0

Von der Vorserienausführung Bf 109 F-0 sollten laut dem Nullserienprogramm vom 26.04.1939 (gKdos Nr. 304/39) bereits zwischen Januar und April 1939 die ersten sechs mit DB 601 A-Motoren bestückten Maschinen mit einer Leistung von 810 kW (1.100 PS) produziert werden.

Insgesamt waren anfangs 48 F-0 mit DB 601 A- und, ab September 1939, weitere sieben mit DB 601 E-Triebwerken geplant. Infolge der Produktion der Bf 109 E sowie wegen teilweise nicht unerheblichen Problemen mit den leistungsstärkeren Daimler-Benz-Triebwerken verzögerte sich der Anlauf der F-Serienausführung bei der Bf 109 von Monat zu Monat.

Die praktische Erprobung begann mit der Bf 109 V22 (WerkNr. 1800, D-IRPQ), die mit dem für die F-Ausführung typischen Ladereinlauf ausgerüstet worden war und ab dem 26.01.1939 die Erprobung aufnahm. Hiernach folgte die Bf 109 V23 (WerkNr. 1801, D-ISHN), welche wie die V22 eine Bf 109 E-1 darstellte, aber mit einem DB 601 E-Versuchsmotor ausgerüstet war.

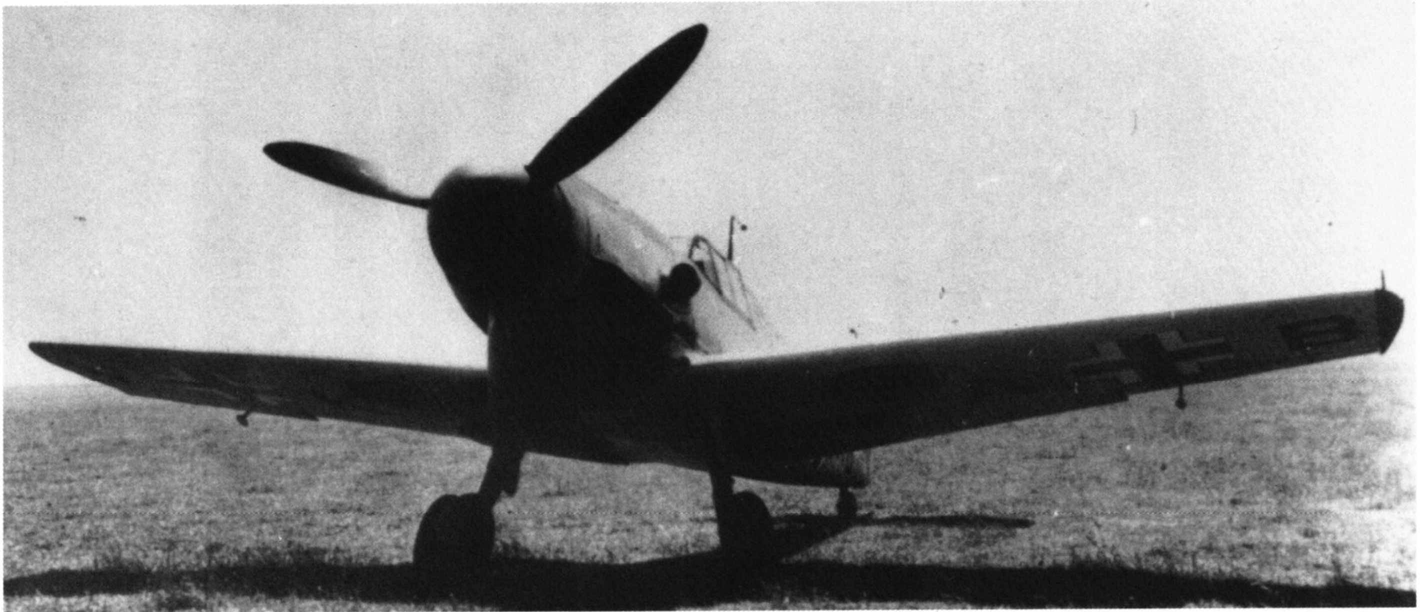
Erst die Bf 109 mit der WerkNr. 1930, D-IVKC, wurde versuchsweise mit neuen Baugruppen der F-Ausführung versehen. Außer der fliegerischen Überprüfung der neuen Flächenspitzen diente die Maschine der Erprobung der verbesserten Kraftstoff- und Schmierstoffanlage. In Rechlin wurde zudem ein Musterflugzeug mit DB 601 N ab Sommer 1940 einer eingehenden Erprobung unterzogen.

Etwa ein Dutzend unterschiedlich ausgerüstete Versuchsmuster wurden schließlich einer technische Erprobung unterzogen. Etwa ein Dutzend unterschiedlich ausgerüstete Versuchsmuster waren für die technischen Erprobung notwendig. Hiervon stellten zumindest die ersten fünf Maschinen (Werk-Nr. 5601 bis 5605) Umbauten der Bf 109 E-3 dar. Die Musterflugzeuge dienten ferner der eingehenden taktischen Überprüfung durch versierte Verbandsführer und Einsatzpiloten der Luftwaffe:

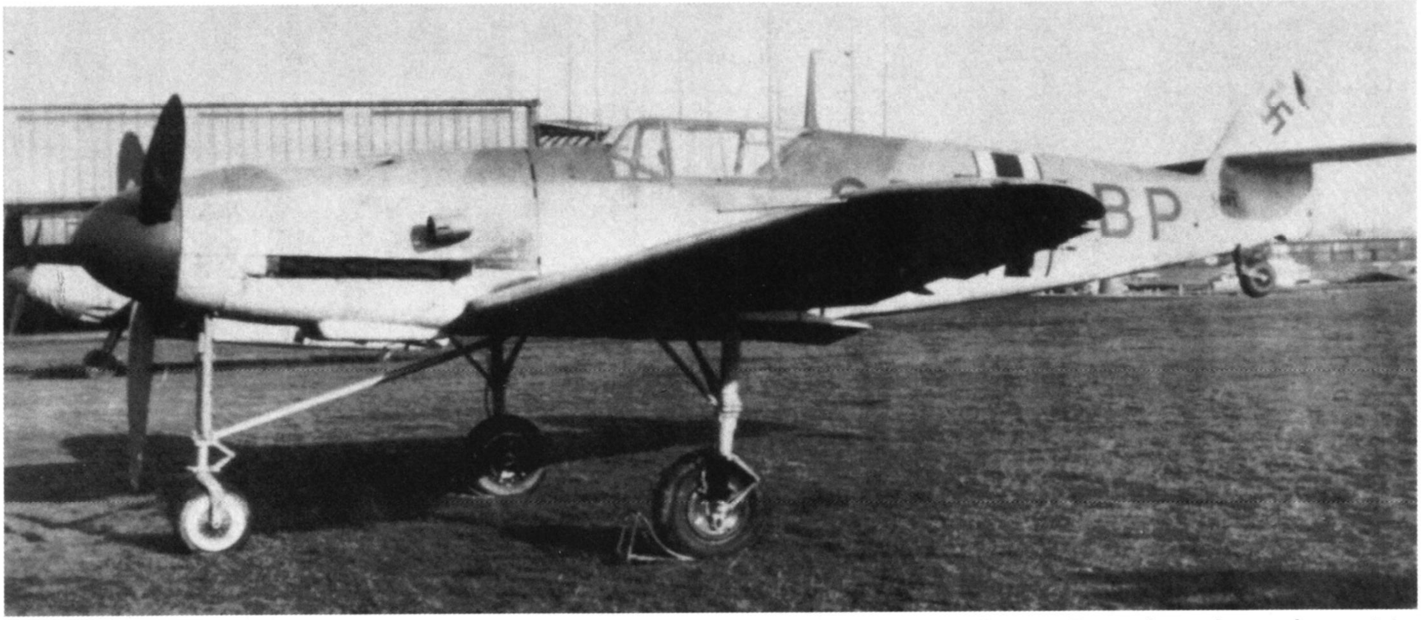
1) Die Bf 109 F-0 mit der WerkNr. 5601 flog ab 1940 und galt als Muster für die "Weiterentwicklung des Baumusters". Sie besaß einen DB 601 A-Reihenmotor. Bereits im Mai 1941 wurde der Anbau eines Absaugeflügels im August bei Messerschmitt geplant. Die Maschine war im September 1941 bei Messerschmitt abgestellt, da die vorgesehenen Versuche unterblieben waren. Die Maschine war Anfang 1942 noch bei Messerschmitt vorhanden aber nicht im Flugbetrieb.

2) Bei der Bf 109 F-0, (WerkNr. 5602) handelt es sich um den Umbau der neunten Nullserienmaschine der E-Ausführung, mit welcher ab 1940 die neue Wasserkühlerautomatik der Bf 109 F erprobt wurde. Die Maschine befand sich im Mai 1941 in Rechlin und ging während der Erprobung verloren.

3) Das erste Musterflugzeug der Bf 109 F-1, eine frühere F-0 mit der WerkNr. 5603 (CE+BP) entsprach ihrem äußeren Erscheinungsbild nach schon fast der serienmäßigen F-Ausführung mit DB 601 N. Die Maschine besaß bereits die neuen Flügelendklappen sowie die verbesserte Motorenverkleidung. Allerdings hatte die Vorserienmaschine noch einen relativ kleinen Ladereinlauf.
Zwischen Frühjahr und Juni 1941 befand sich die Maschine bei Messerschmitt in Reparatur. Die WerkNr. 5603, die später für Erprobungsvorhaben im Me 309 Programm Verwendung fand, sollte hierzu mit einem Bugrad- und Breitspurfahrgestell, sowie mit verlängerten Flächen



Der Erprobung der verbesserten Triebwerksanlage diente diese Bf 109 F-0 (WerkNr. 5604,VK+AB).



Als erstes Musterflugzeug für die Baureihe F-1 wurde die F-0 (CE+BP) genutzt, die später zur Bugraderprobung eingesetzt wurde.

ausgerüstet werden.
Der Beginn der Erprobung war ab November 1941 geplant. Die Maschine war noch im Februar 1942 vorhanden und hatte zwischenzeitlich ein DB 601 A-Triebwerk erhalten.

4) Die von einem DB 601 A angetriebene Bf 109 F-0 (WerkNr. 5604, VK+AB) diente bei Messerschmitt der Erprobung der Slots sowie der Wasserkühlerklappen. Die Maschine sollte ab August 1941 für Fortsetzung der mit der V22 begonnenen Tests mit neuen Ansaugstutzen genutzt werden. Am 10.07.1940 wurde die Maschine von Dipl.-Ing. Heinrich Beauvais nachgeflogen. Im Oktober 1941 befand sich die Mustermaschine in Rechlin zur Beurteilung überarbeiteter Ladereinläufe mit höherem Wirkungsgrad.

5) Dagegen war die WerkNr. 5605 (VK+AC) noch mit den für die Bf 109 E typischen Flächen ausgestattet. Mit dieser Machine wurden ab Anfang 1940 zahlreiche Versuche mit geänderten Ansaugstutzen und dem modifizierten Kühlsystem durchgeführt. Die Versuchsmaschine erhielt ein DB 601 E-Triebwerk und galt als zweites Musterflugzeug für die Ausführung F-1.

6) Ein weiteres Erprobungsmuster stellte die WerkNr. 5642, eine F-1 mit DB 601 A (später mit DB 601 E) und GM 1-Anlage, dar. Diese Maschine wurde im April 1941 zur Schnellflugerprobung eingesetzt. Anschließend wurde an der Verbesserung der Ruderanlage gearbeitet. Die GM 1-Anlage wurde im August 1941 ausgebaut. Das Musterflugzeug erhielt anschließend versuchsweise ein Breitspurfahrgestell. Ab November 1941 sollte die Maschine nach zellenseitigen Verbesserungen wieder die Erprobung aufnehmen. Bis April 1942 war dies noch immer nicht geschehen.

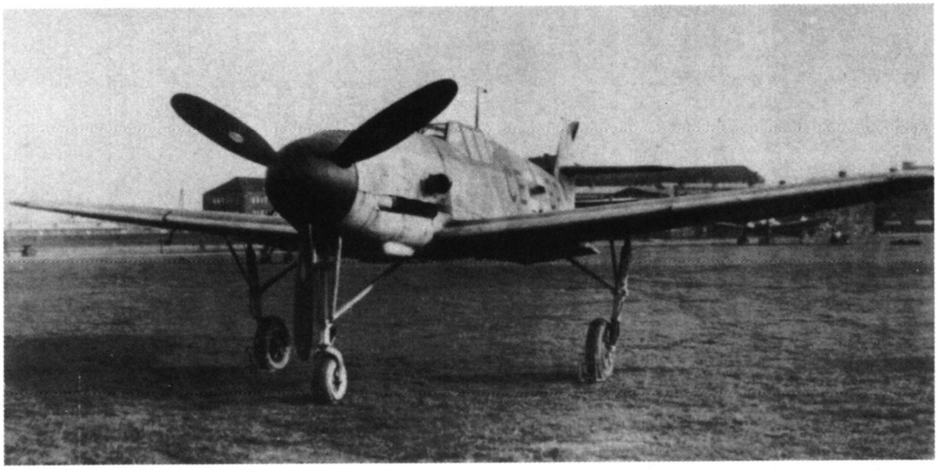
7) Zusammen mit der Bf 109 F-1 (WerkNr. 5643, D-IGUD) wurde die WerkNr. 5605 im März 1941 für die umfangreiche Erprobung des Zweikraftstoffverfahrens beim DB 601 Q (Motoren-Nr. 0377) sowie einer Mantelluftschraube verwendet.

8) Eine weitere F-Maschine, die WerkNr. 5716, flog ab 1941 versuchsweise im Werk mit einer Druckkabine und war mit einem DB 601 N-Triebwerk ausgerüstet. Das Musterflugzeug wurde noch im Sommer 1941 erprobt. September 1941 wurden die Versuche mit Druckkanzel fortgesetzt. Außerdem wurde ein "Panzerglaskopfschutz" getestet. Im Februar 1942 erhielt die Maschine versuchsweise ein Flettner Querruder.

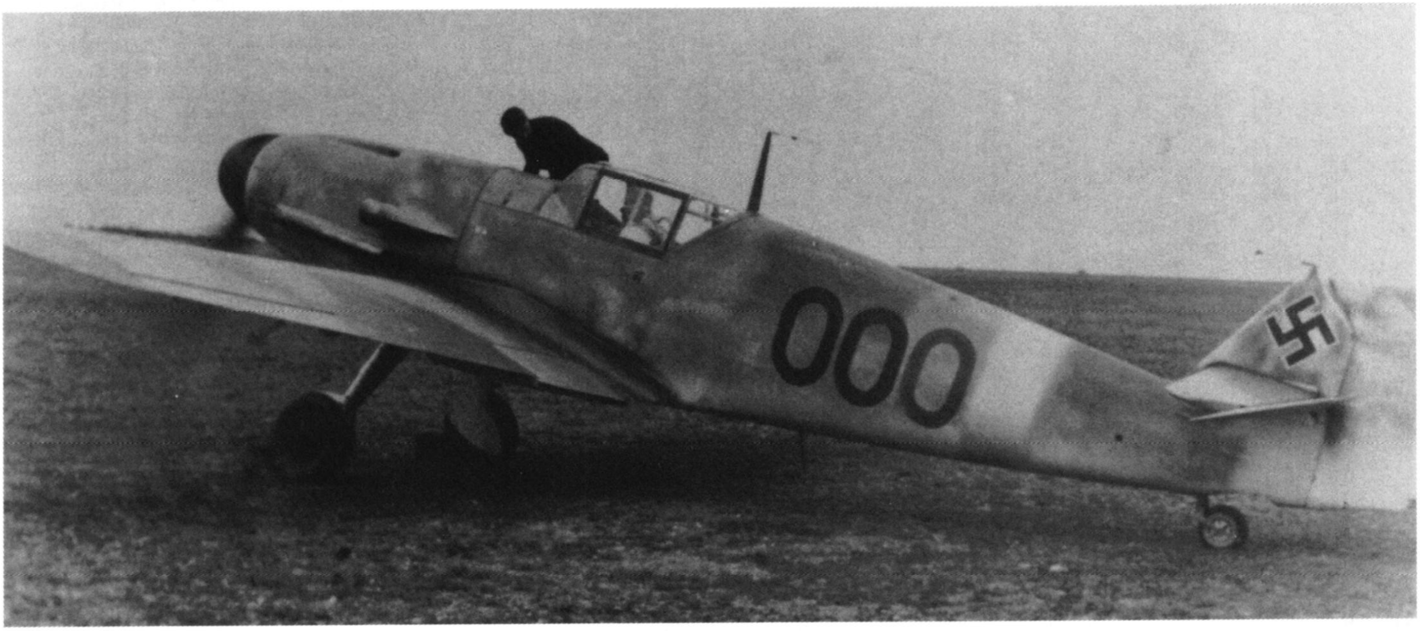
9) Auch die WerkNr. 5717, ebenfalls eine Bf 109 F, wurde ab 1941 mit einer Druckkabine geflogen und besaß ein DB 601 N Triebwerk als leistungsstarken Antrieb.

Die Maschine war im Juni 1941 abgestellt und sollte von da an ausschließlich der Erprobung der Bf 109 G-Ausführung mit DB 605-Triebwerken dienen.

10) Als statische Versuchszelle im Bereich der Bf 109 F-Erprobung befand sich die Zelle mit der WerkNr. 5720 im Werk Regensburg. Die Maschine sollte ab August 1941 außerdem versuchsweise mit zwei MG 131 als verbesserter Starrbewaffnung versehen werden.



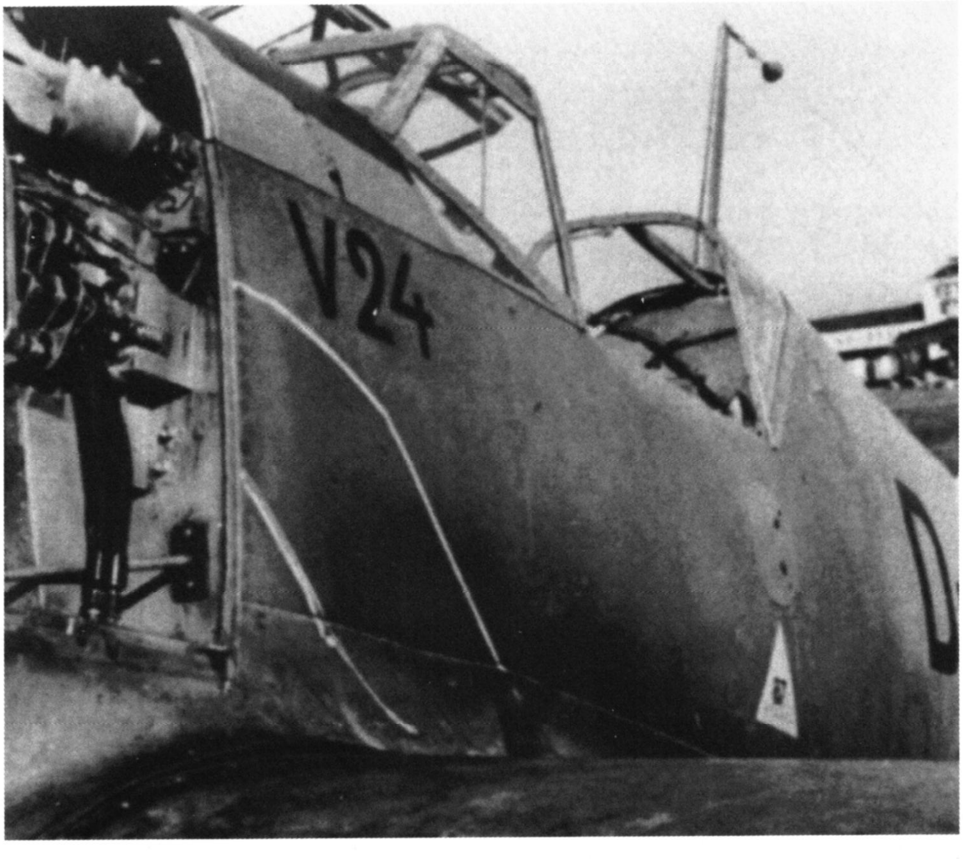
Die Bf 109 F-0 (WerkNr. 5603) besaß einen DB 601 N und einen kleinen Ladereinlauf.



Das erste im Werk Wiener-Neustadt hergestellte Bf 109 F-1 Serienflugzeug.

11) Schließlich noch die WerkNr. 6631, eine Bf 109 F-1 mit DB 601 N, die bei Messerschmitt der Leistungsmessung mit getarnter und blanker Luftschraube diente. Im Oktober 1941 waren weitere Leistungsmessungen vorgesehen. Diese sollten sich noch bis Jahresende hinziehen und auch Untersuchungen des Mach`schen Einflusses bei Schnellflügen sowie Maßnahmen zur Leistungssteigerung einschließen.

In den offiziellen Übersichten der Versuchsmuster der Messerschmitt-Werke finden sich im Januar 1941 lediglich die Bezeichnungen Bf 109 V23 für die WerkNr. 1801 und die V24 für die Werk-Nr. 1929.
Die in der gesamten Fachliteratur stets für die WerkNr. 5601 bis 5604 genannten V-Nummern V21 bis 24 finden sich nicht in der Aufstellung des Technischen Amtes des RLM LC 2-IA vom 01.03.1941 oder den nachfolgenden Übersichten.



Die Bf 109 V24 (WerkNr. 1929) diente der Triebwerkserprobung und besaß die Zelle einer F-1.

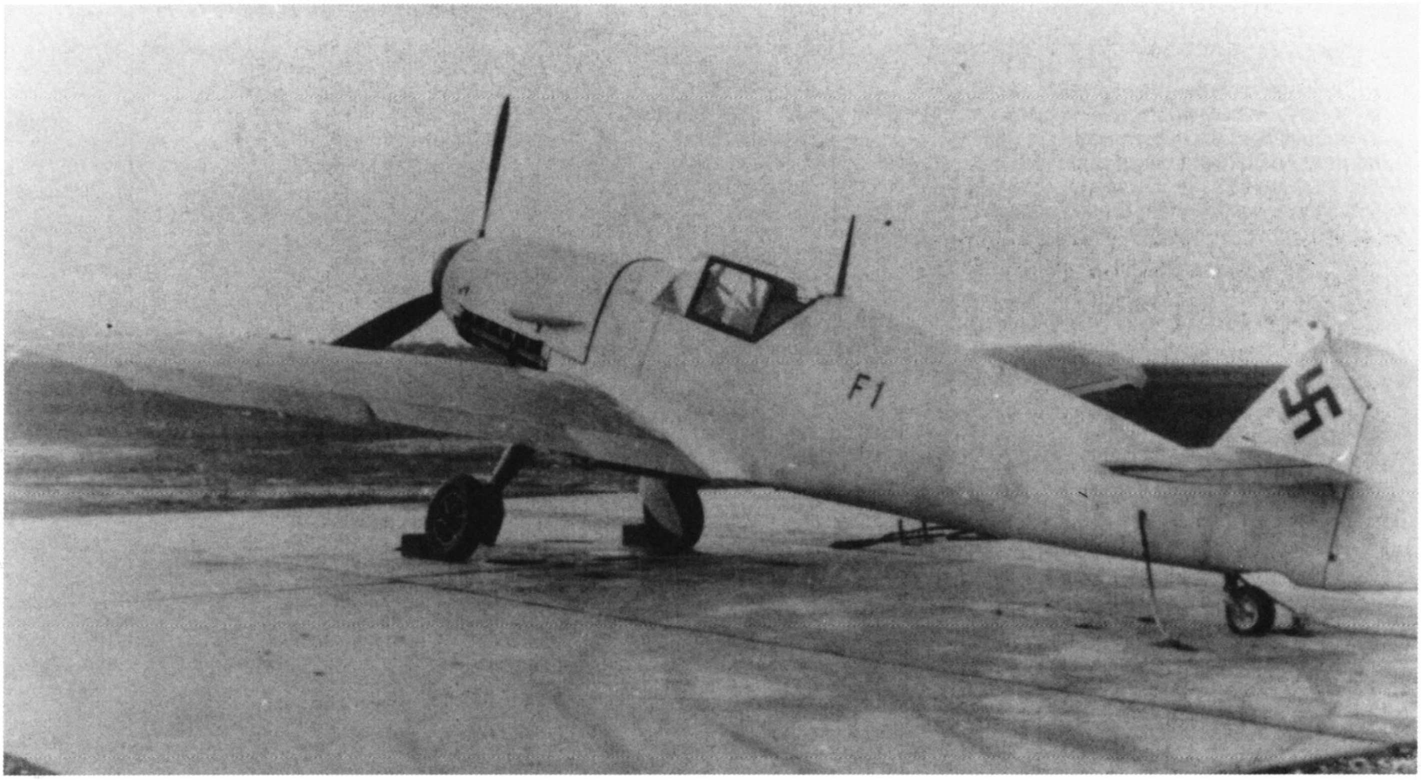
Laut Angaben des ehemaligen Luftwaffenoffiziers und Jagdfliegers, Peter Frhr. von Malapert-Neufville, war bei der Ergänzungsstaffel (ESt.) des JG 51 in Cazaux an der Gironde eine der Vorserienmaschinen der Bf 109 F-Version vorhanden. Bei übungsmäßig durchgeführten Luftkämpfen konnten sich die Piloten mit dieser Maschine gegen die späten Ausführungen der BF 109 E relativ leicht durchsetzen.

Nachdem bei der Truppenerprobung überraschend vier der neuen Bf 109 F innerhalb relativ kurzer Zeit verlorengegangen waren, bedurfte die Klärung der Unfallursache viel Zeit. Letzlich wurde festgestellt. daß bei allen Maschinen die Leitwerksauslegung festigkeitsmäßig zu schwach war. Dies führte notwendigerweise zu einer nachträglichen Verstärkung des hinteren Rumpfbereiches mit zunächst auf der Rumpfoberfläche angebrachten Metallbändern. Dadurch verzögerte sich die Einführung der Bf 109 F-Ausführung nochmals.

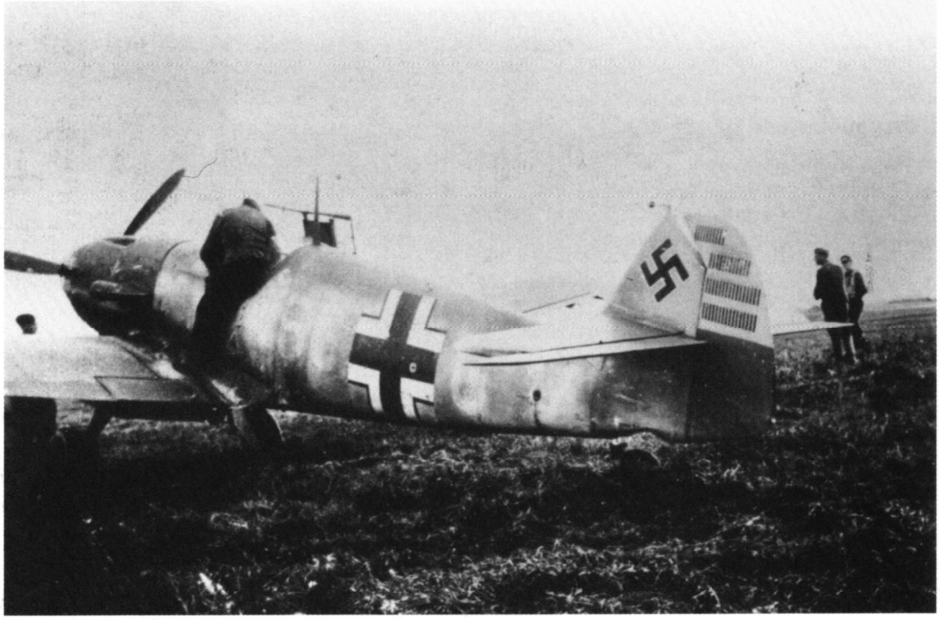
Ferner scheint es anschließend auf Truppenebene Bedenken gegen die Bf 109 F gegeben zu haben, insbesondere, weil man die Waffenwirkung als zu schwach betrachtete. Diese beruhte bei den meisten Bf 109 F nur auf einer 20 mm-Kanone und zwei Maschinengewehren. Aus zumeist taktischen Gesichtspunkten wollten die Flugzeugführer auf zwei MG FF in den Flächen nicht verzichten. Die sich mit der Bf 109 F abzeichnende Leistungssteigerung sprach allerdings für die neue Ausführung des Standardjägers der Luftwaffe.

Wartungsarbeiten am DB 601.

Im Dezember 1940 entstand bei WNF diese Bf 109 F-1.



Die Bf 109 F-2 wurde zusammen mit der F-4 ab Oktober 1940 produziert.



54 Abschußstriche von Werner Mölders (JG 51) ziehren das Leitwerk der SG+GW.

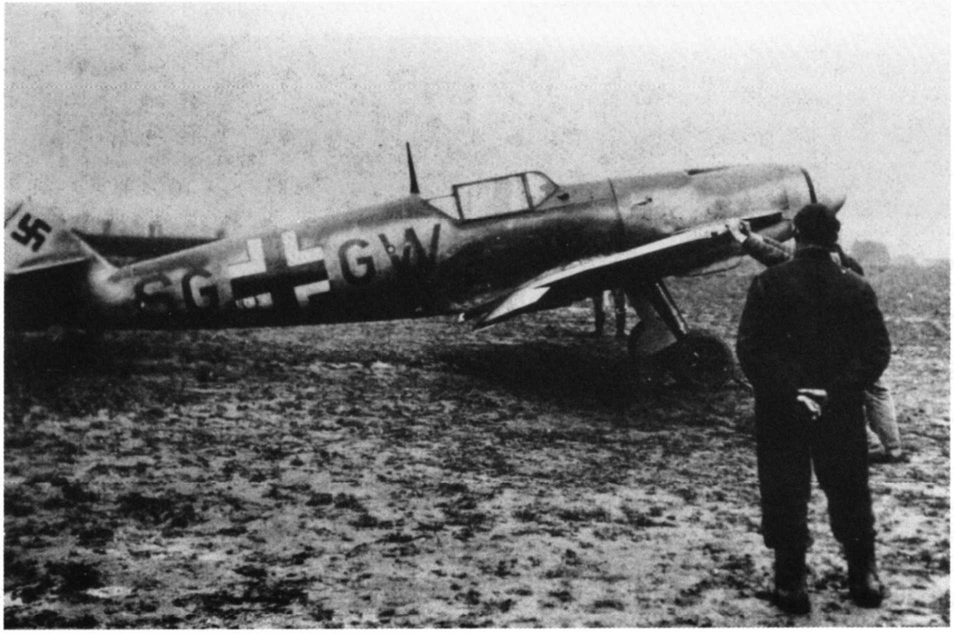
Bf 109 F-1

Im Vergleich mit den noch recht kantigen Bf 109 E-Serien stellten die Ausführungen der Bf 109 F eine durchgreifende aerodynamische Verbesserung dar.
Mit der Serienproduktion der Bf 109 F sollte laut dem Flugzeugbeschaffungsprogramm vom 01.04.1939 bereits ab Juni 1940 begonnen werden. Der Serienbau wäre programmgemäß gleichzeitig im Messerschmitt Werk Regensburg, bei Arado in Warnemünde (bei Rostock) und bei WNF in Wiener-Neustadt erfolgt. Bis März 1942 war dabei an den Bau von insgesamt 1.072 der einmotorigen Jäger gedacht. Die serienmäßigen Einsatzversionen der Bf-109 F-1/F-2 hatten folgende Grundmaße:

a) Spannweite	9,924 m
b) Spannweite des Höhenleitwerks	3,000 m
c) Länge über alles	8,940 m
d) Größte Höhe bei Spornlage	2,600 m
e) Spurweite	1,975 m
f) Durchmesser der Luftschraube	3,000 m

Die vorläufige Kurzbetriebsanleitung vom Januar 1941 wies in diesem Zusammenhang auf folgende, bedienungswichtige Kennzeichen der Bf 109 F-1 gegenüber der Bf 109 E-4 hin:

a) DB 601 N-Reihenmotor
b) MG FF "M" (Motorkanone und zwei MG 17
c) Luftschrauben-Automatik
d) Kühlerklappen-Automatik
e) Membraneanlage 10-38 (Höhenatmer für Pilot)
f) Geschützter Kraftstoff-Sackbehälter (SG-Behälter)
g) Elektrischer Wendeanzeiger



Die erste Bf 109 F-1 (WerkNr. 5628, SG+GW), die Major Mölders Ende Oktober 1940 flog.

Übergabebereite Bf 109 E und F, die für das JG 27 vorgesehen waren.

h) Patin-Kompaßanlage
i) Einstellsitz (im Fluge unverstellbar)
j) Einstellbare Pedale
k) Kraftstoffpumpe ist vom Pilotensitz nicht erreichbar
l) Druckknopfschalter für Fahrwerksbetätigung
m) Triebwerksthermometer

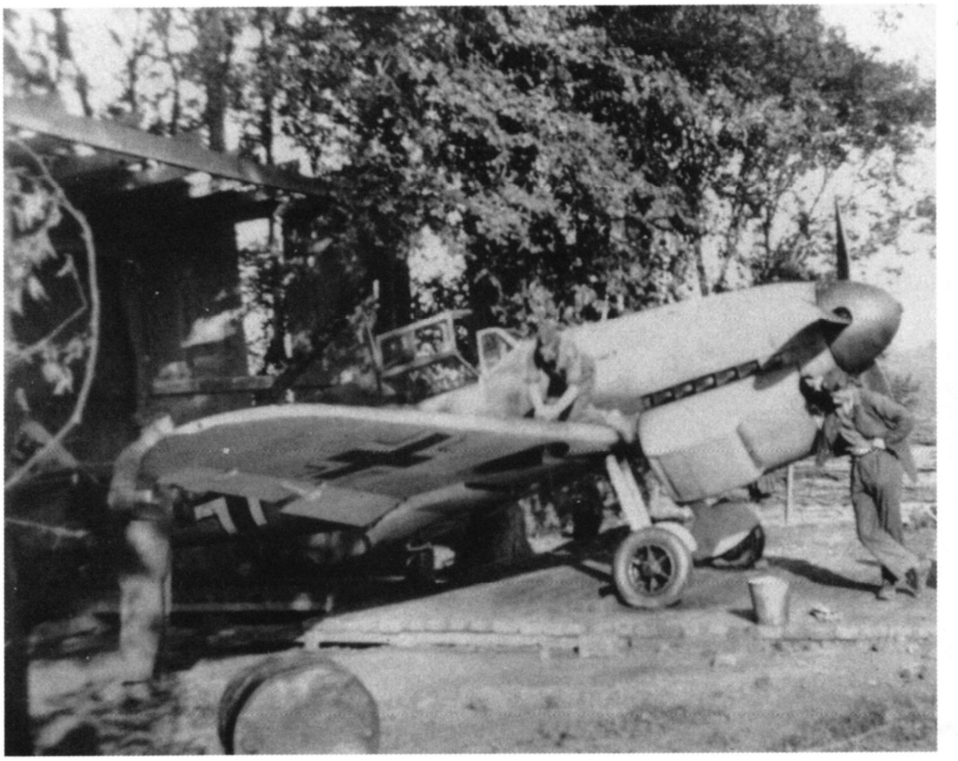
Beim DB 601 N handelte es sich um einen 12-Zylinder-Kolbenmotor in hängender V-Form mit einer Bohrung von 150 x 160 mm sowie einem Hubraum von 33,9 l. Die Start- und Notleistung betrug 865 kW (1.175 PS). Hierbei wurde eine Drehzahl von 2.600 U/min bei einem Ladedruck von 1,42 bar erreicht. Die Steig- und Kampfleistung lag in 5.400 m bei 780 kW (1.060 PS) bei 2.400 U/min bei 1,3 bar, als Dauerleistung wurden 700 kW (950 PS) bei 2.300 U/min bei 1,2 bar erreicht. Der DB 601 N wurde ab Oktober 1939 produziert und entsprach dem DB 601 A. Die höhere Leistung war durch C3-Kraftstoff und eine höhere Verdichtung bedingt. Anfang 1940 galt der Flugmotor als nahezu ausgereift.

Kleine Details, wie etwa die Auspuffanlage beiderseits des DB 601 N, zeigten eine gut durchdachte Konzeption. Um zu verhindern, daß Auspuffgase gleich in den Laderstutzen wanderten, hatte man auf den in Flugrichtung linken Rumpfseite liegenden Auspufföffnungen ein Ableitblech installiert.

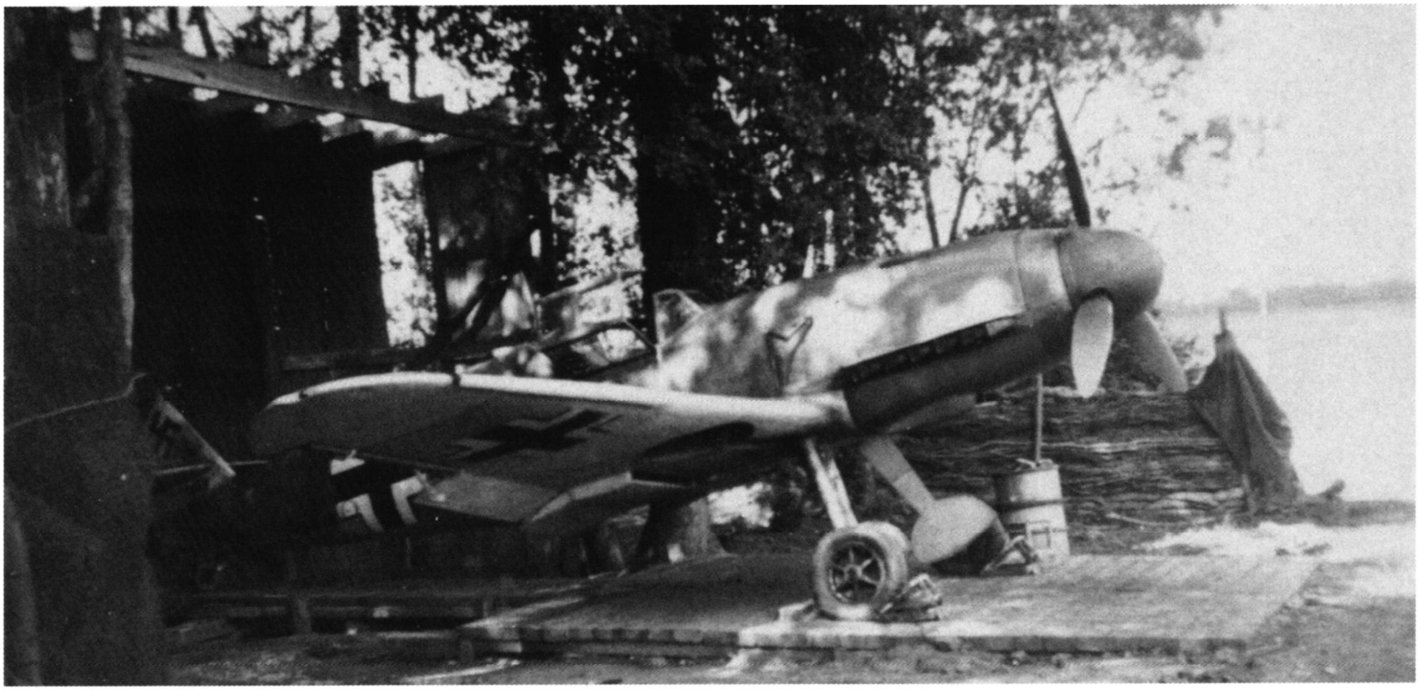
Einige Verhaltensregeln waren für den Piloten zu beachten. So durften folgende Geschwindigkeiten nicht überschritten werden: Waren die Landeklappen betätigt oder voll ausgefahren, lag die höchstzuläßige Geschwindigkeit nur bei 250 km/h. Bei ausgefahrenem Fahrgestell waren allenfalls 350 km/h erlaubt. Im Sturzflug war eine Höchstgeschwindigkeit um 750 km/h möglich. Beim Sturzflug und durch infolge allzu harter Querruderbetätigung konnte es ohne weiteres zu Schäden, bis hin zum Bruch, kommen, da die Maschine in diesem Bereich leicht ausbrach. Gleichzeitig traten überaus unangenehme Kompressibilitätseinflüsse auf.

Hierzu berichtete Frhr. von Malapert-Neufville (III./JG 54), daß sich - trotz der angesprochenden Verstärkungen des hinteren Rumpfteiles - zuweilen Nieten aus der Zellenstruktur lösten oder die Rumpfbeplankung Falten warf. Die unangenehme Rolltendenz im Voll-gassturz ließ sich jedoch nicht mehr "mittels Bügeln der Trimmkanten ausgleichen", so-fern man die Maximalgeschwindigkeit von 750 km/h erreicht hatte.

Eine andere Gefahrenquelle lag in der Anfälligkeit der Kühleranlage unter beiden Tragflächen durch gegnerische Treffer. Ab Sommer 1941 sollten die neu angelieferten Maschinen (ab Baureihe F-2) mit einer Umschalteinrichtung ausgeliefert werden, um so den verbliebenen Kraftstoff nur noch über einen Flächenkühler laufen zu lassen. Viele der damals bei den Jagdgruppen vorhandenen Maschinen konnten durch die Feldwerften jedoch nicht entsprechend abgeändert werden, da die entsprechenden Teile zeitweise nicht lieferbar waren. Die Überarbei-



Diese Bf 109 F-1 aus der WNF-Produktion gehörte zum Bestand der III. Gruppe des JG 26.



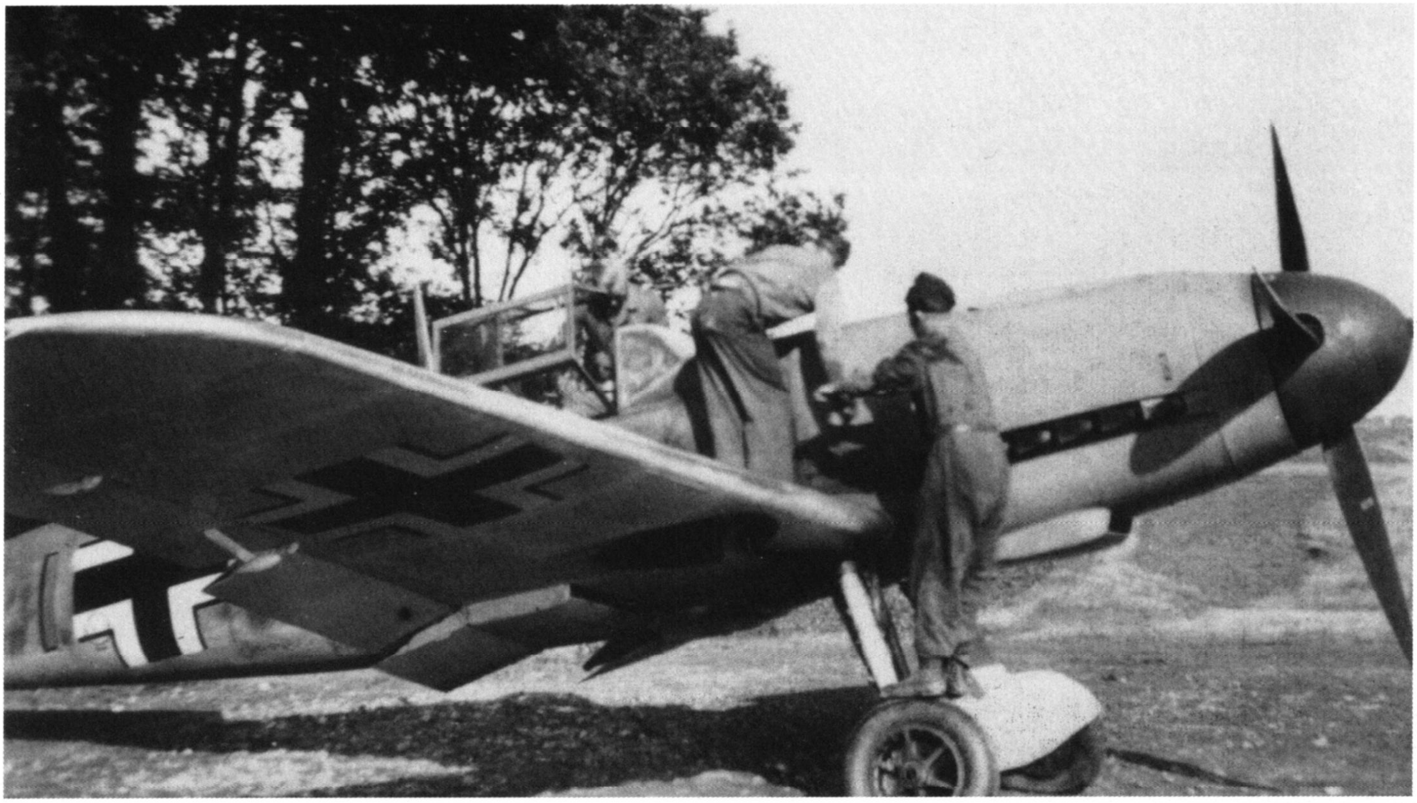
Die erste bei der III./JG 26 eingetroffene Bf 109 F in einer gut getarnten Abstell-Box.

Wartung einer Bf 109 F am Kanal, 1941.

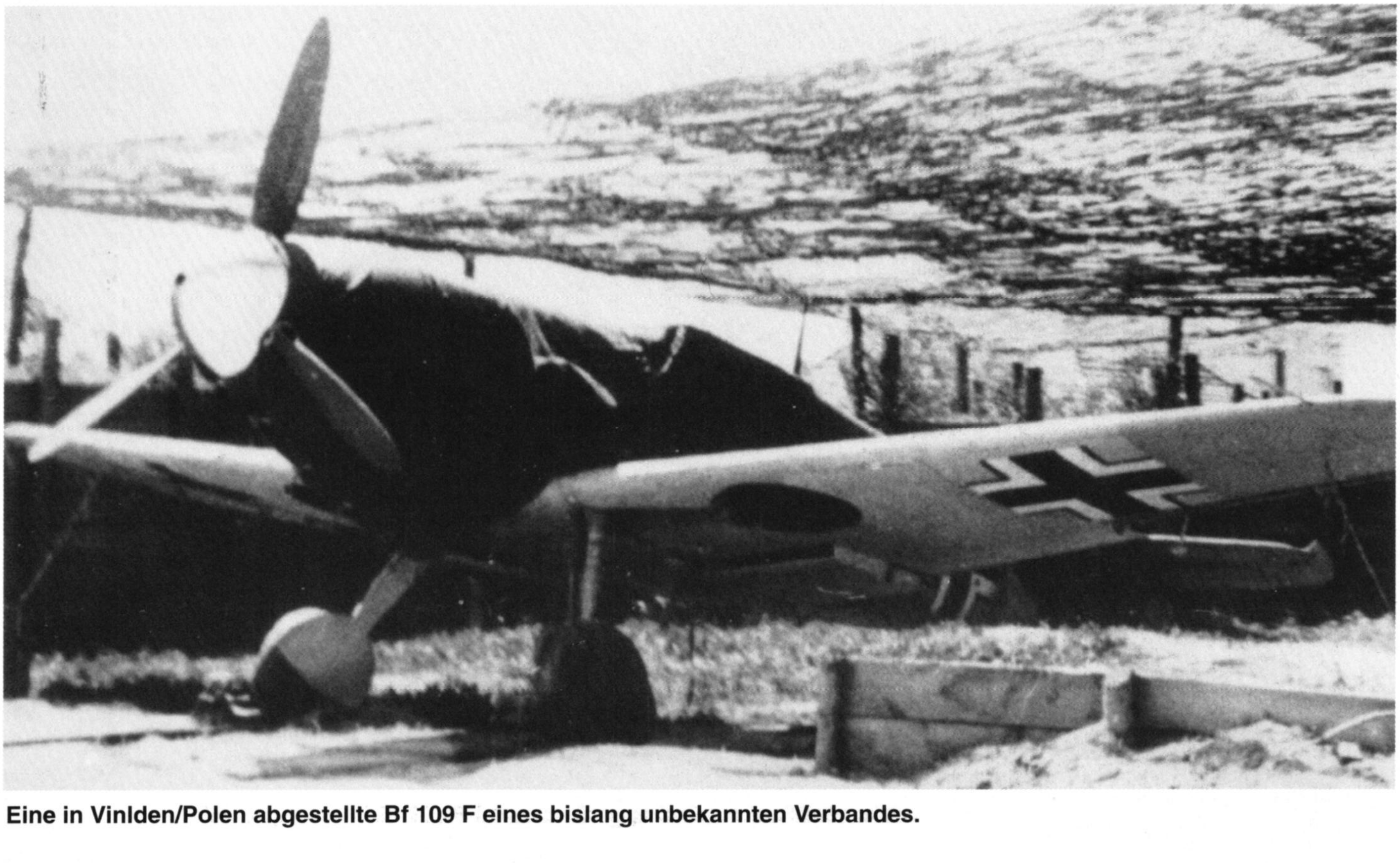
tung der bisherigen Bf 109-Zelle hatte auch den Triebwerksbereich miteingeschlossen. Nicht nur die Propellerhaube wirkte stromlinienförmiger als die der Bf 109 E, auch eine überarbeitete Motorenverkleidung und der runde Ladereinlauf sahen schnittiger aus. Für die VDM-Verstell-Luftschraube von 3,0 m Durchmesser war ab der Ausführung Bf 109 F eine vollautomatische Verstellmechanik eingebaut, ohne daß auf die manuelle Luftschraubenverstellung mittels eines Kippschalters am Leistungshebel - im Falle eine Notlage - verzichtet worden war.

Die Kabinenauslegung der Bf 109 F entsprach weitgehend den E-Versionen. Entgegen den Angaben im Handbuch Teil 0 vom Februar 1941 sollte das unten liegende dreieckige Fenster durch eine Metallverkleidung mit Ausschußöffnung für eine Signalpistole ersetzt werden. Offensichtlich kam diese Änderung erst ab der Mehrzahl der Maschinen der Baureihe F-3 zum tragen. Zahlreiche Fotos zeigen F-1 und F-2, die an jener Stelle eine Verglasung aufweisen. Um die einsitzigen Kabinen gegen Beschuß von vorne zu sichern, ging man ab Sommer 1941 dazu über, die Frontverglasung durch eine massive Panzerglasscheibe zu ersetzen.

Besonders bemerkbar machte sich der im Vergleich zur Bf 109 E gestiegene Bedie-



Die Bewaffnung der Bf 109 F-1 bestand serienmäßig aus einem MG FF sowie zwei MG 17.

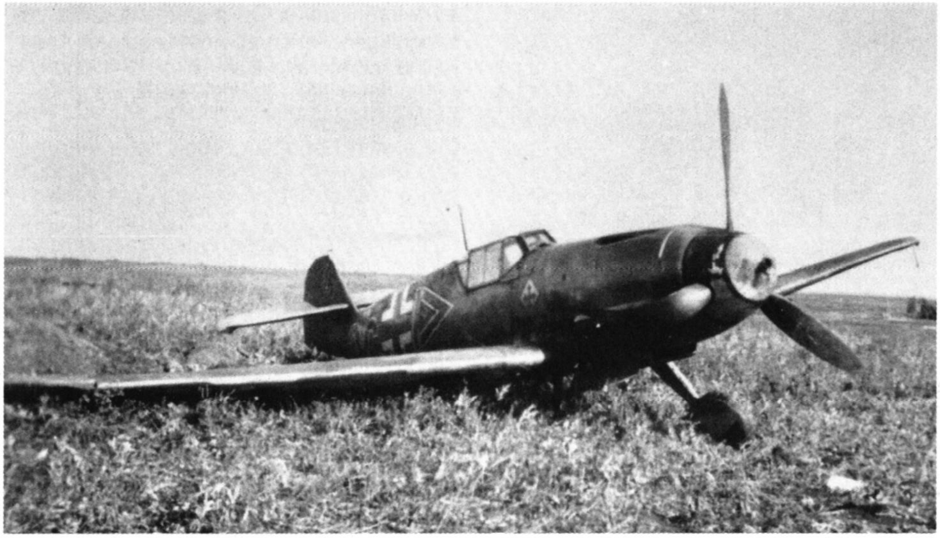


Eine in Vinlden/Polen abgestellte Bf 109 F eines bislang unbekannten Verbandes.

nungskomfort. Hierdurch war es dem Piloten - auch in hektischen Luftkampfsituationen - leichter möglich, beispielsweise ein überhitztes Triebwerk im Auge zu behalten.

Die Funk- und Navigationsausrüstung bestand aus einem FuG VIIa sowie einer Patin-Kompaßanlage. Einige Bf 109 F-1 wurden im Laufe der Zeit auch mit einem FuG 25-Kenngerät nachgerüstet.

Der Kraftstoffvorrat belief sich auf 400 l (C3-Kraftstoff wegen des N-Triebwerks) und entsprach ihrem Fassungsvermögen nach dem der späten Bf 109 E. Der Einfüllstutzen war bei der Bf 109 F-2 im Vergleich zur F-1 aus dem Bereich des Rumpfes hinter der Kabinenverglasung seitlich links unterhalb der Kabinenoberkante verlegt worden. Als Schmierstoff wurde "Rotring", "Intava 100" oder "Aero Shell mittel" verwandt. Der Schmierstoff mußte alle 8-10 Stunden gewechselt werden.



Die bruchgelandete Maschine (F-4) des Adjutanten der III./JG 52, Sommer 1942.

Die für ein Jagdflugzeug wichtigste Frage bestand naturgemäß in der Lösung der Bewaffnungsausstattung. Diese setzte sich bei der Bf 109 F-1 aus einem 20 mm-MG FF "M" sowie zwei MG 17 zusammen. Im Vergleich zur Bf 109 E, die am Ende ihrer Entwicklung mit zwei MG FF und zwei MG 17 bestückt war, hatten die Konstrukteure die Zahl der Starrwaffen auf drei beschränkt. Dafür aber war endlich die lange geforderte 20 mm-Motorkanone eingeführt worden. Die ursprünglich geplante MG 151/15-Motorkanone war nicht rechtzeitig einsatzklar geworden, so daß man auf das MG FF zurückgreifen mußte. Erste Tests liefen mit einer um-gebauten Bf 109 E-3 (WerkNr. 5000, CE+BM), wobei der Munitionsvorrat von 60 Schuß für das MG FF "M" in der Flügelwurzel untergebracht worden war. Die Vorerprobung der für die F-Ausführung gewünschten Motorkanone verlief nicht ohne Komplikationen. Auf Grund der beim Schießen entstehenden Hitze und der "zu weichen" Arretierung der Waffe kam es zu verschiedenen, erst nach längeren Versuchsreihen lösbaren Problemen.

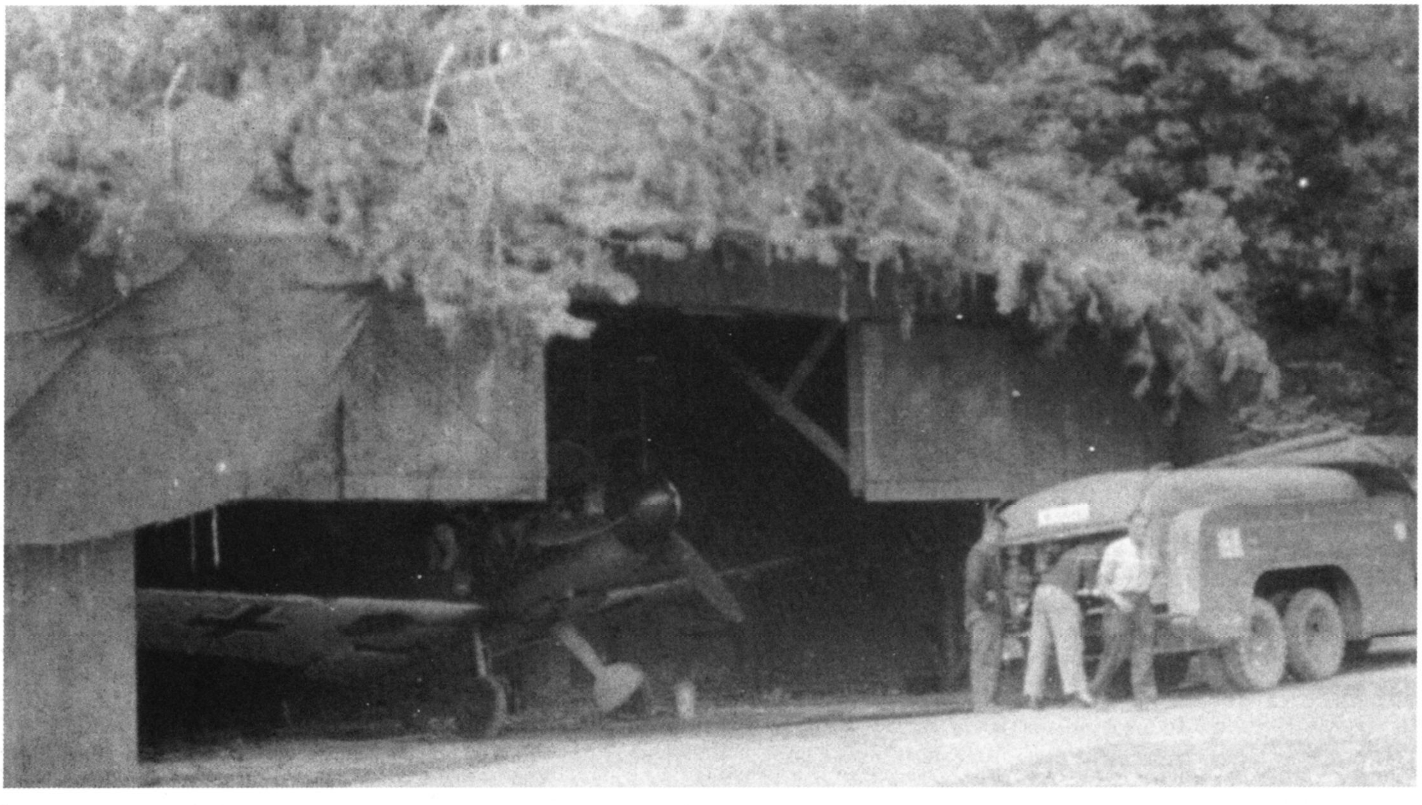
Als Untervariante der Bf 109 F-1 gab es die Bf 109 F-1/U1, welche mit zwei MG 131 anstelle der relativ schwachen MG 17 ausgerüstet werden sollte. Der Erprobung des MG 131-Einbaus dienten im Mai 1941 die WerkNr. 5711 bei der E-Stelle Rechlin sowie die WerkNr. 5712 in Tarnewitz. Eine weitere Maschine mit MG 131-Bewaffnung stellte die WerkNr. 5720 dar, welche eine überarbeitete Hülsen- und Gurtableitung erhielt. Im Februar 1942 wollte man mit diversen Beschußversuchen beginnen. Die Tests zogen sich über Monate hin. Eine größere Verbreitung hatte diese Variante dennoch nicht, da man die MG 131-Waffen bald für die G-Ausführungen der Bf 109 benötigen sollte. Da man die Festigkeit trotz nachträglicher Konstruktiven Änderungen falsch eingeschätzt hatte, kam es zu einigen weiteren Abstürzen. Aus diesem Grund erfolgte bei der F-1 und zahlreichen F-2 eine konstruktive Verstärkung des Leitwerksbereichs. Bei extremen Stürzflügen, wie sie im Winter 1941/42 durch Piloten der II./JG 54 bei Angriffen auf Punktziele am Ladoga-See durchgeführt wurden, war es in einzelnen Fällen sogar zum Ablösen des gesamten Leitwerksbereich gekommen. Hierbei kamen die Leutnante Paulisch (8. Staffel) und Kätzler (9. Staffel) ums Leben.

Das Hauptfahrgestell wurde wie bisher seitlich nach außen in die Flächen eingezogen. Hierdurch hatte sich die im Vergleich zur Fw 190 A-1 relativ geringe Spurweite von knapp 2,0 m nicht geändert. Die beiden 650 x 150 mm großen Laufräder der Bf 109 F-1 besaßen weiterhin Felgen mit Speichenform. Wie bei allen Bf 109-Versionen sorgte das enge, noch dazu schwache Hauptfahrwerk zusammen mit dem Spornrad und einem starken Propellerdrall bei Start und Landung für Gefahrenmomente. Insbesondere beim Einsatz von kleinen, wenig ausgebauten Feldflugplätzen mit nicht ganz ebener Piste kam es daher auch weiterhin zu zahlreichen Unfällen, insbesondere infolge des immer kürzer ausgebildeten Pilotennachwuchses.

Die Fahrwerksschächte unterschieden sich von denen der Bf 109 E durch ihre Formgebung. Zahlreiche Maschinen hatten die von der E vertrauten eckigen Fahrwerksschächte, andere, insbesondere Bf 109 F-2, auch runde Ausführungen. Das Spornrad besaß eine Größe von 290 x 110 mm und war nur zum Teil einziehbar. Das Rad ragte daher zur Hälfte aus der Rumpfunterseite heraus.

Auch die Landeklappen hatte eine Modifizierung erfahren. Die Hinterkanten reichten von nun an nur noch bis an die beiden in der Fläche untergebrachten Kühler heran. Auch diese waren im Zuge der Überarbeitung des Entwurfs nicht unverändert geblieben. Im Gegensatz zur Bf 109 E waren die Kühlerklappen bei der Bf 109 F-1 als sogenannte Spaltklappen ausgearbeitet, die gleichzeitig die Funktion von Landeklappen ausübten.

Das Handbuch für die Bf 109 F-1 weist für diese Ausführung folgende Gewichte auf,



Eine F-2 des JG 26 in einer gegen Fliegersicht getarnten Wartungshalle.

Aufmunitionieren der Rumpf-MG einer Bf 109 F, die zum Bestand der III./JG 26 gehörte.

bei denen die Panzerung sowie eine nachträglich eingebaute GM 1-Anlage nicht berücksichtigt worden sind:

Verwendungszweck		Jäger	Jagdbomber
Leermasse	(kg)	2.015	2.015
Rüstmasse	(kg)	2.271	2.300-2.310
Zuladung	(kg)	491	691-749
Flugmasse (maximal)	(kg)	2.762	3.001-3.041
Flugmasse (leergeflogen)	(kg)	2.438	2.677-2.717

Der Serienbau der F-1 begann bei Messerschmitt im Werk Regensburg im August 1940. Daneben lief die Produktion der Bf 109 F-1 im September 1940 auch bei der Wiener-Neustädter Flugzeugwerke GmbH an. Nachdem dort die letzten elf Bf 109 E die Fertigung verlassen hatten, rollten zwischen dem 1.01.1941 und dem 30.06.1941 erstmals 312 Bf 109 F-1 und F-2 vom Band. Hiervon entfielen laut Planung 49 F-1 auf diese Produktionsstätte. Bis zum 31.10.1940 waren erst zehn Flugzeuge abgeliefert.

Die Endmontage der F-1 lief im Werk Wiener Neustadt bereits am 31.01.1941 und im Werk Regensburg im April 1941 aus. Von der ersten Bauserien (F-1) sollten ursprünglich 206 Flugzeuge hergestellt werden. Es kann aber davon ausgegangen werden, daß diese Pruduktionszahl nicht erreicht worden ist, da man schneller als geplant auf die Ausführung F-2 überging. Die schließlich abgelieferten Maschinen trugen die zu folgenden Blocks gehörenden Werknummern:

5601	- 5790	Mtt.-Werk Regensburg,
6601	- 6650	WNF GmbH.

Pro abgelieferte Maschine mußten 63.000,– RM vom Reich gezahlt werden. Bedingt durch die Umkonstruktion der Bf 109 E auf die neue Ausführung sank - infolge zahlreicher Vereinfachungen - die Zahl der pro Maschine notwendigen Arbeitsstunden von 9000 auf allmählich etwa 6000, was sich allerdings erst bei der F-4 in vollem Ausmaß auswirken sollte. Die zahlreichen bis zur endgültigen Serienreife notwendigen Änderungen sorgten im Bereich der F-1 und der F-2 anfangs noch für eine relativ schleppende Ausbringung.

Die ersten Serienflugzeuge hatte man bereits Ende 1940 vereinzelt den Geschwader- und einzelnen Gruppenstäben der Jagdverbände JG 26 und JG 51 zugeteilt, um dort taktische Erfahrungen in jeglicher Hinsicht zu sammeln. Die erste Bf 109 F-1 (WerkNr. 5628, SG+GW) erhielt Mitte Oktober 1940 der Kommodore des JG 51, Major Werner Mölders. Sein erster Einsatz mit der Maschine erfolgte am 21.10.1940. Bis zum 1.12.1940 trug die Maschine 54 Abschußbalken am Leitwerk.

Infolge der anfangs recht geringen Produktionszahl erhielten die meisten Verbände nur wenige der neuen Jagdmaschinen und behielten vorläufig ihre Bf 109 E. Auf Grund erhaltengebliebener Verlustmeldungen und Fotomaterials waren Maschinen dieses Typs zumindest bei folgenden Jagdverbänden und Ergänzungsstaffeln anzutreffen:

a) I. und IV./Jagdgeschwader 1
b) III./Jagdgeschwader 2
c) I. und III./Jagdgeschwader 3
d) I./Jagdgeschwader 5
e) II., III. und ErgSt./Jagdgeschwader 26
f) I. bis IV./Jagdgeschwader 51
g) I., IV. und ErgSt./Jagdgeschwader 51
h) I. bis III./Jagdgeschwader 53
i) Jagdgruppen Süd und Ost
j) I. (Jagd)/Lehrgeschwader 2
k) Jagdgeschwader 106 (Schulverband)

Die Bf- 109 F-1 wurde in nennenswerter Anzahl an die I. und II./JG 51, die III./JG 51 sowie die II. und III./JG 53 ausgeliefert. Die ersten Verlustmeldungen datieren vom November 1940. Die Maschine von Olt. Claus von der I./KG 51 ging am 11.11.1940 als erste Bf 109 F-1 verloren. Zwischen dem 1.01.1941 und dem 30.04.1941 büßte die Luftwaffe 18 F-1 ein. Ein Teil davon war allerdings nur beschädigt und konnte repariert werden. Die erste 1941 zur Bruch gegangene F-1 (WerkNr. 6637) stürzte am 27.01.1941 in der Nähe von Darmstadt ab. In Sandhofen bei Mannheim gingen am 15.02.1941 gleich zwei F-1 verloren. Von den bis Anfang April ausgefallenen 18 Bf 109 F-1 fielen die meisten in St. Brieuc und Wizernes während des Flugbetriebs und der Schulung aus. Einsatzverluste traten erst nach einer vermehrten Aufnahme von Jagdeinsätzen, ab April 1941, auf.

Vom Adjutanten beim Stab JG 53 wurde diese Bf 109 F-2 geflogen, deren Wappen der Zensur zum Opfer fiel.

Bf 109 F-2

Einsatzbesprechung bei der 5./JG 52, der sogenannten "Rabbatz-Staffel".

Die Produktion der Bf 109 F-1 war - wie erwähnt - kaum angelaufen, als es im Januar 1941 bereits zum Übergang zur Ausführung F-2 kam, welche die erste Großserienausführung darstellte. Zunächst war nur die Fertigung von 120 Maschinen geplant. Infolge des zwischenzeitlich rapide gestiegenen Bedarfs an einmotorigen Jagdflugzeugen erhöhte sich die Zahl schrittweise bis auf etwa 1350 Bf 109 F-2.

Die beiden ersten Bauausführungen sind äußerlich kaum zu unterscheiden. Das zur konstruktiven Gestaltung der F-1 gesagte kann deshalb weitestgehend für die Ausführung F-2 übernommen werden. Die Bf 109 F-2 wurde ebenfalls von einem Daimler-Benz DB 601 N-Hochleistungsmotor angetrieben, der wie schon bei der F-1 eine VDM Verstell-Luftschraube mit einem Durchmesser von 3,0 m antrieb.

Bewaffnungsmäßig kam bei der F-2 ein MG 151/15 mit 200 Schuß Munitionsvorrat anstelle der bisherigen "Notlösung", dem MG FF "M", serienmäßig als Motorkanone zum Einbau.

Eine verbesserte Ausführung der Bf 109 F-2 stellte die Variante F-2/U1 dar, bei welcher - wie bei der F-1/U1 - zwei MG 131 statt der beiden MG 17 Verwendung finden sollten. Drei Musterflugzeuge der F-2, das dritte trug die WerkNr. 5720, wurden mit der geänderten Waffenanlage ausgerüstet und in Tarne-witz am Stand sowie anschließend in der Luft erprobt. Am 1.08.1942 wurde das Musterflugzeug an Messerschmitt zurückgegeben, da die Lagerung der Lafette noch als "zu weich" angesehen wurde. Weil man der Bf 109 G mit MG 131 größere Bedeutung zumaß, blieb es vermutlich bei relativ wenigen Umrüstungen dieser Art.

Dagegen wurde ab Mai 1941 die zentrale Motorkanone, das MG 151/15, das MG 151/20, ausgetauscht. Dies hatte zur Folge, daß bei gleicher Patronenladung und V_0 das Geschoß eine wesentlich höhere Zerstörungswirkung als bei der 15 mm-Ausführung besaß. Die lediglich auf den Rumpf beschränkte Starrbewaffnung trug dazu bei, daß gut geschulte Piloten (Galland, Lützow, Marseille, Mölders, Oesau, Steinhoff u.v.a.) mit der Bf 109 überragende Erfolge erzielten.

Um eine größere Reichweite - und somit eine längere Verweildauer im Einsatzraum - zu erzielen, kam ab Spätsommer 1941 immer mehr die Verwendung eines standardisierten 300 l-Abwurftanks. Hierzu benötigte man keine Förderpumpe, nur die entsprechende Förderleitung war notwendig. Der Treibstoff wurde mittels Ladeluft in den im Rumpf eingebauten Hauptbehälter gedrückt. In wieweit eine GM 1-Anlage bereits bei einigen F-2 eingebaut worden ist, war nicht zu klären. Außer als einsitziges Jagdflugzeug wurde eine Reihe Bf 109 F-2 auch zu schnellen Jagdbombern umgerüstet. Danach war es möglich, entweder eine SC 250, oder aber einen Einhängerost für vier SC 50-Bomben unter einem ETC 500/IXb unter dem Rumpfmittelteil mitzuführen. Die derart ausgerüsteten Flugzeuge wurden mit Bf 109 F-2/B oder F-2/Bo bezeichnet. Die Maschinen waren unter anderem bei den 10. Staffeln der Jagdgeschwader 2, 26 und 53 in nennenswerten Stückzahlen vertreten.

Ob bereits werksfrische Bf 109 F-2-Maschinen mit dem Tropenrüstsatz ausgeliefert wurden, bleibt auch weiterhin offen. Auf jeden Fall erhielten einige F-2 einen Standardscheider vor dem Ladereinlauf, als diese zu schnellen Aufklärern hergerichtet wurden. Dies gilt unter anderem für eine bei der 2.(H)/ Auf-klärungsgruppe 14 vorhandene Bf 109 F-2 mit der WerkNr. 5445. Ausrüstungsmäßig kam es im Laufe der Produktion zu einigen weiteren, wenn auch kleinen Veränderungen. So wurde ein Freund-Feind-Kennungsgerät, das FuG 25, eingebaut. Zum Teil wurden diese Geräte bereits bei späteren F-2, ab Frühsommer 1942, durch das modernere FuG 25a ersetzt.

Die Serienfertigung der Bf 109 F-2 lief ab No-vember 1940 bei Messerschmitt im Werk Wiener-Neustadt an. Von der F-2 sind zahlreiche Werknummern vorhanden. Diese lassen sich den folgenden zehn Blöcken

Im Winter 1941/42 ging diese Bf 109 F-2 von der 8./JG 54 in den Kopfstand.

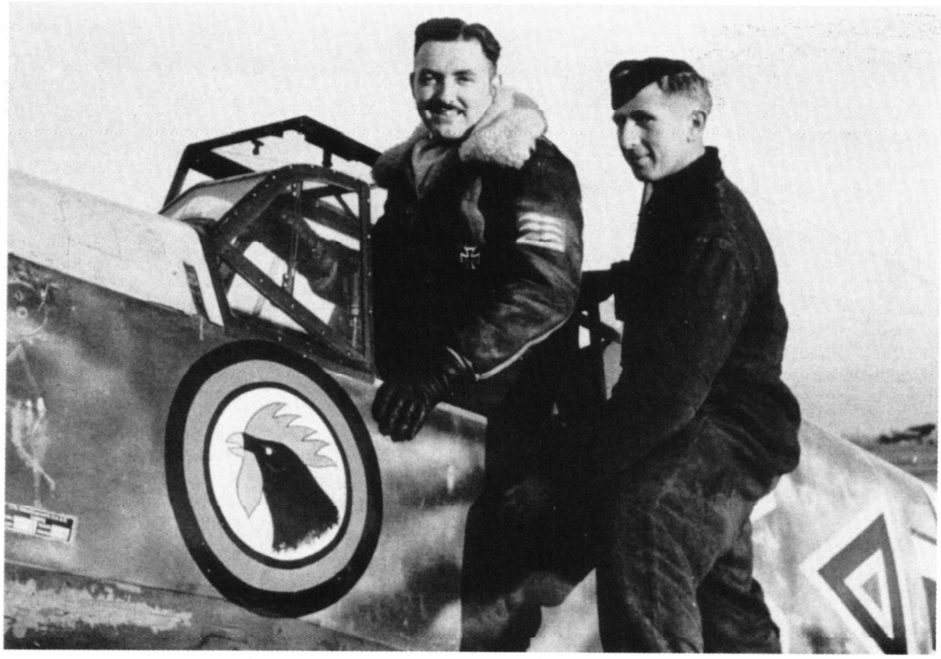
Beim JG 52 flog diese Bf 109 F-2 über der Ostfront.

zuordnen.

5401 - 5560	Arado	Rostock
5601 - 5750	Messerschmitt	Regensburg
5960 - 5990	WNF	Wiener Neustadt
6651 - 6850	WNF	Wiener Neustadt
7010 - 7150	unbekannt	unbekannt
8071 - 8330	Erla	Leipzig
8901 - 9000	Messerschmitt	Regensburg
9151 - 9350	Messerschmitt	Regensburg
9531 - 10000	Arado	Rostock
12601- 13000	AGO	Magdeburg

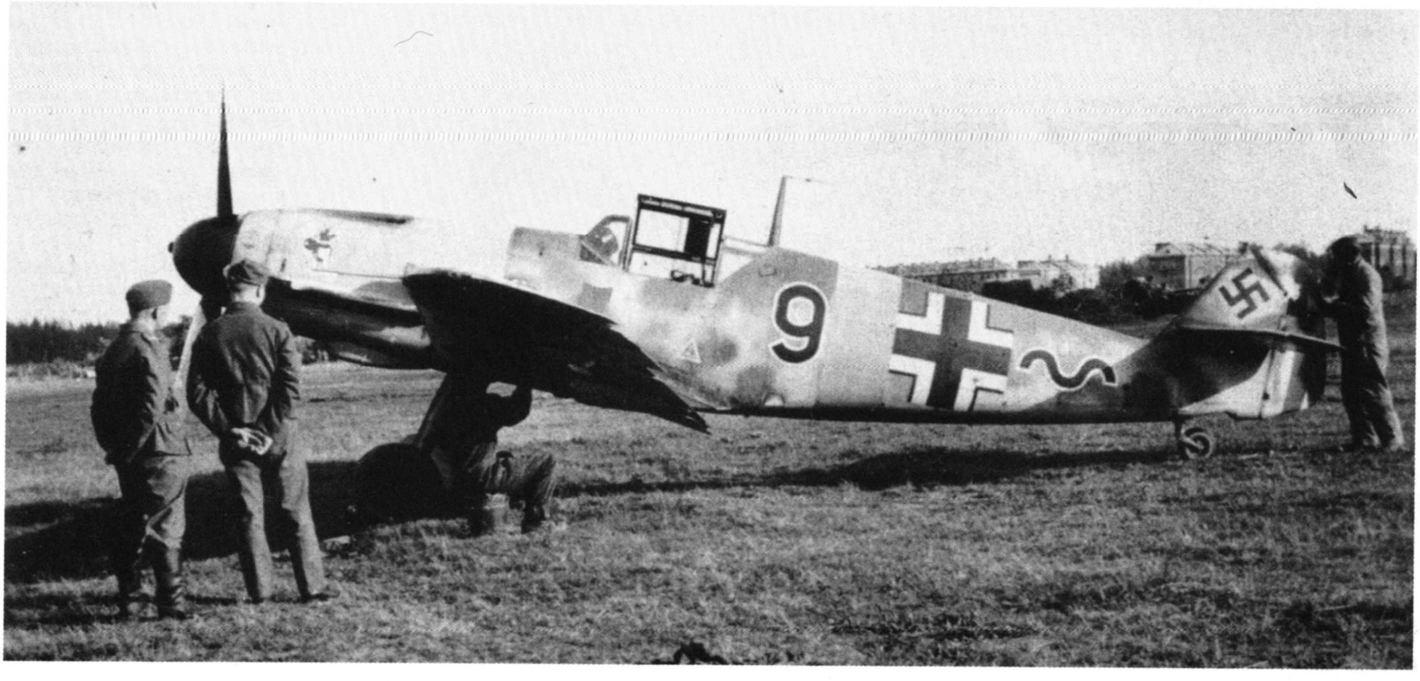
Die ersten Bf 09 F-2 wurden an die Jagdgeschwader JG 2, 26, 51 und 53 ausgeliefert. Laut Verlustmeldungen war diese Bf 109-Version bei folgenden Einheiten und Verbänden vorhanden:

a) I., III und IV./Jagdgeschwader 1
b) I. bis III. und 10.(Jabo)/Jagdgeschwader 2
c) I. bis III./Jagdgeschwader 3
d) I. bis IV./Jagdgeschwader 5
e) I. bis III. und 10.(Jabo)/Jagdgeschwader 26
f) I. bis IV./Jagdgeschwader 51
g) I. bis III./Jagdgeschwader 52
h) I. bis III. und 10.(Jabo)/Jagdgeschwader 53
i) I. bis III./Jagdgeschwader 54
j) II. und III./Jagdgeschwader 77
k) Jagdgruppen Süd und Ost
l) Jabogruppe OB-Süd (vormals Jabogruppe Afrika)
m) 2. (H)/Aufklärungsgruppe 14
n) Nahaufklärungsgruppe 4

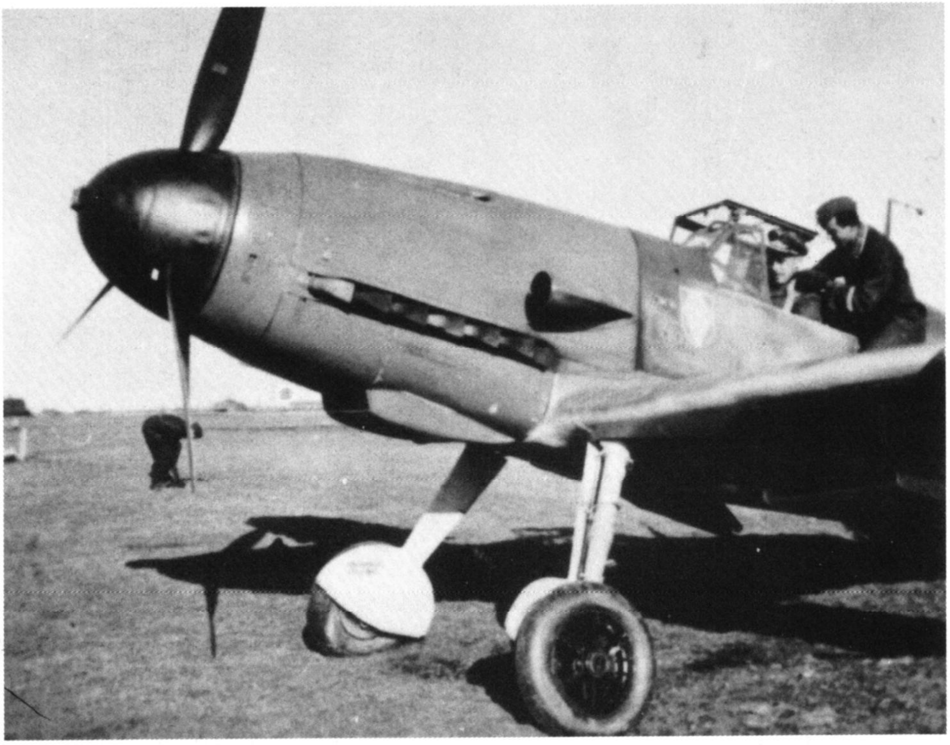


Hptm. Hans von Hahn (Kdr. I/JG 3) im Sommer 1941 vor seiner F-2 (WerkNr. 5458).

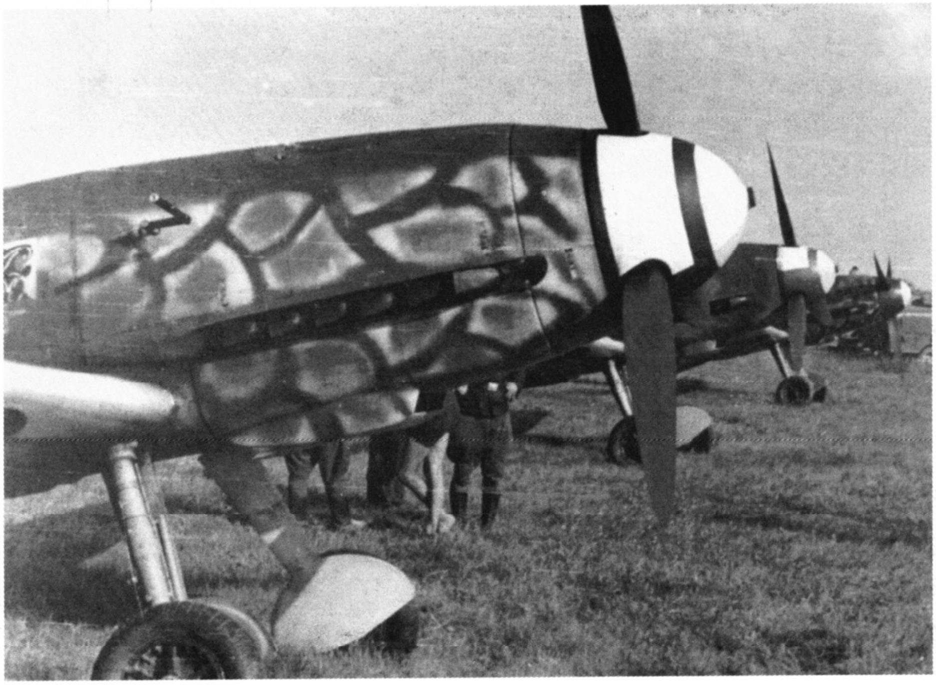
Auf dem Flugplatz Pleskau entand diese Aufnahme einer Bf 109 F-2 der III./JG 54.



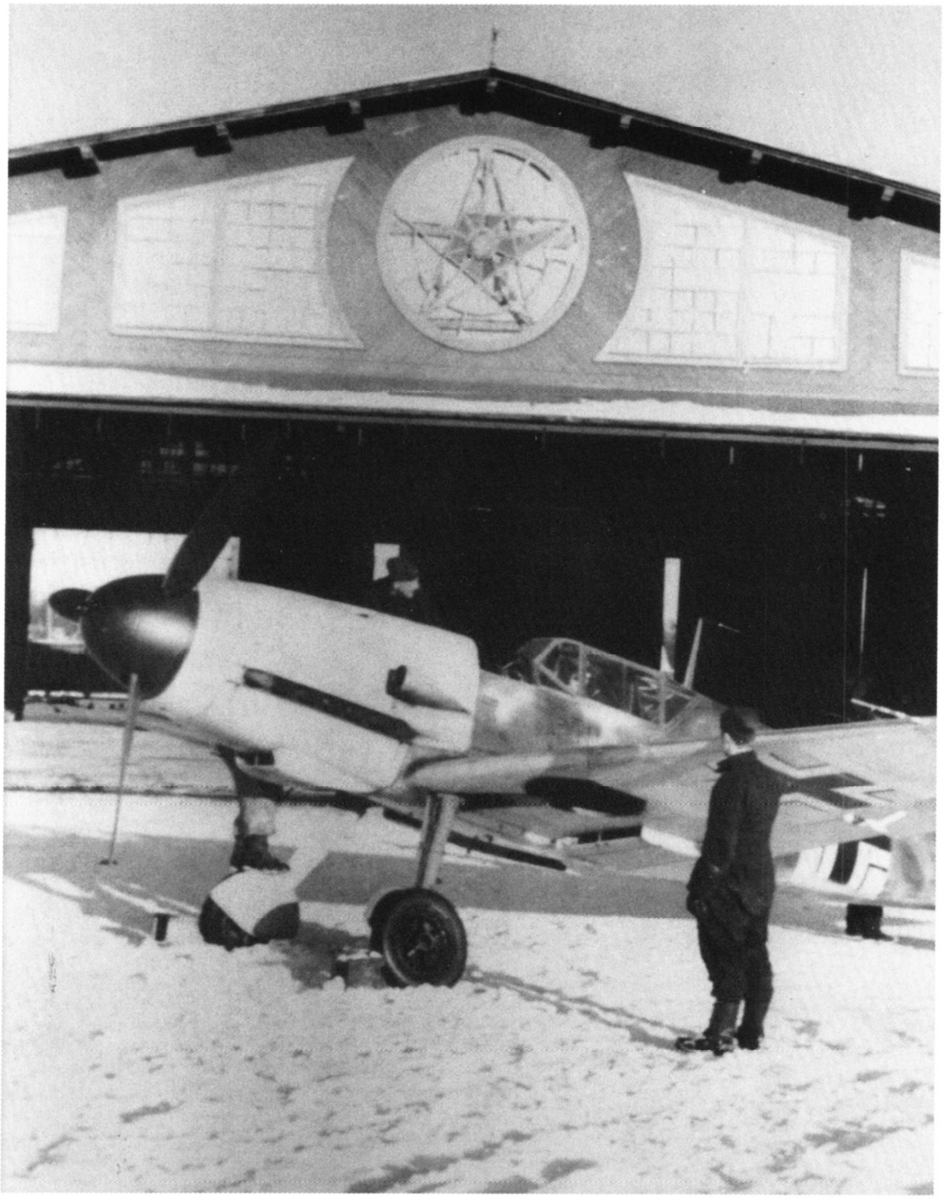
Oben) Einsatzvorbereitung bei der II./JG 51 im Sommer 1941.



Rechts) Die I./JG 51, zu der diese F-2 gehörte, entstand aus der I./JG 233, die wiederum aus der I./JG 135 hervorging.



Ein auffälliger Tarnanstrich kennzeichnete die Jagdmaschinen der 6./JG 54. Im Hintergrund ein Opel-Tankwagen.



Als erste F-2 ging am 14.03.1941 die Maschine mit der WerkNr. 8131 in der Nähe von Dessau verloren. Der Pilot war Stabsfw. Klee. Erste Einsatzerfolge verbuchten Oberstlt. Galland am 1.04.1941 und OFw Menge über Süd-england, als beide je eine "Spitfire" abschießen konnten.

Zwischen dem 1.01.1941 und dem 30.04.1945 büßten Luftwaffenverbände 26 Bf 109 F-2 über dem Reichsgebiet und über Westeuropa ein. Die Mehrzahl der Maschinen gehörten zur I., III und IV./JG 51, II. und III./JG 53, relativ wenige zur II./JG 2 sowie der III./JG 26. Am 11.04.1941 verlor die III./JG 52 durch einen Luftangriff auf Berch-sur-Mer allein sieben Bf 109 F-2. Beim Stab des JG 26 waren im Mai 1941 einige F-2 sowie erste F-4 und bei der III./JG 26 vorerst nur F-2 vorhanden. Die erste im Kampf verlorengegangene Bf 109 F-2 wurde von Fw Gundermann geflogen. Über Kent wurde der Pilot am 9.05.1941 von der immer schlagkräftigeren englischen Luftverteidigung gestellt und nach kurzem Luftkampf abgeschossen.

Außer bei den zuvor genannten Einsatzverbänden waren viele Bf 109 F-2 bei Schulverbänden vorhanden, nachdem die Jagdgruppen mit einer moderneren Ausführung der Bf 109 oder aber mit der Fw 190 A ausgerüstet worden waren:

a) Jagdgeschwader 101
b) Jagdgeschwader 102
c) Jagdgeschwader 103
d) Jagdgeschwader 104
e) Jagdgeschwader 106
f) Jagdgeschwader 107
g) Nachtjagdgeschwader 101
h) Nachtjagdgeschwader 102
i) Nahaufklärungsgruppe 102
j) Zerstörergeschwader 101

Auf einem besetzten Fliegerhorst kam diese Bf 109 F-2 des JG 54 im Winter 1941/42 unter. (Bundesarchiv)

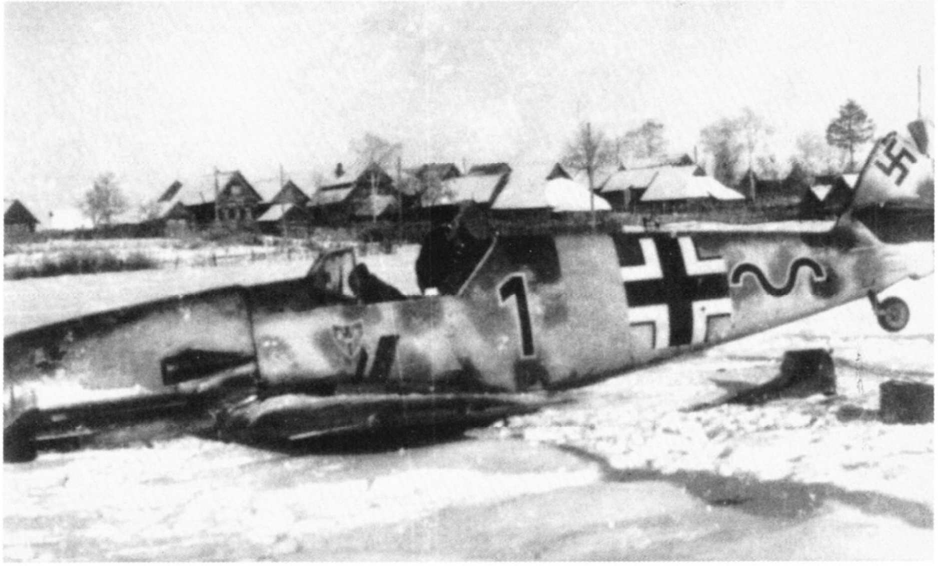
An der Ostfront fielen die Winter besonders hart aus. Im Hintergrund ein Verbindungsflugzeug beim JG 54.

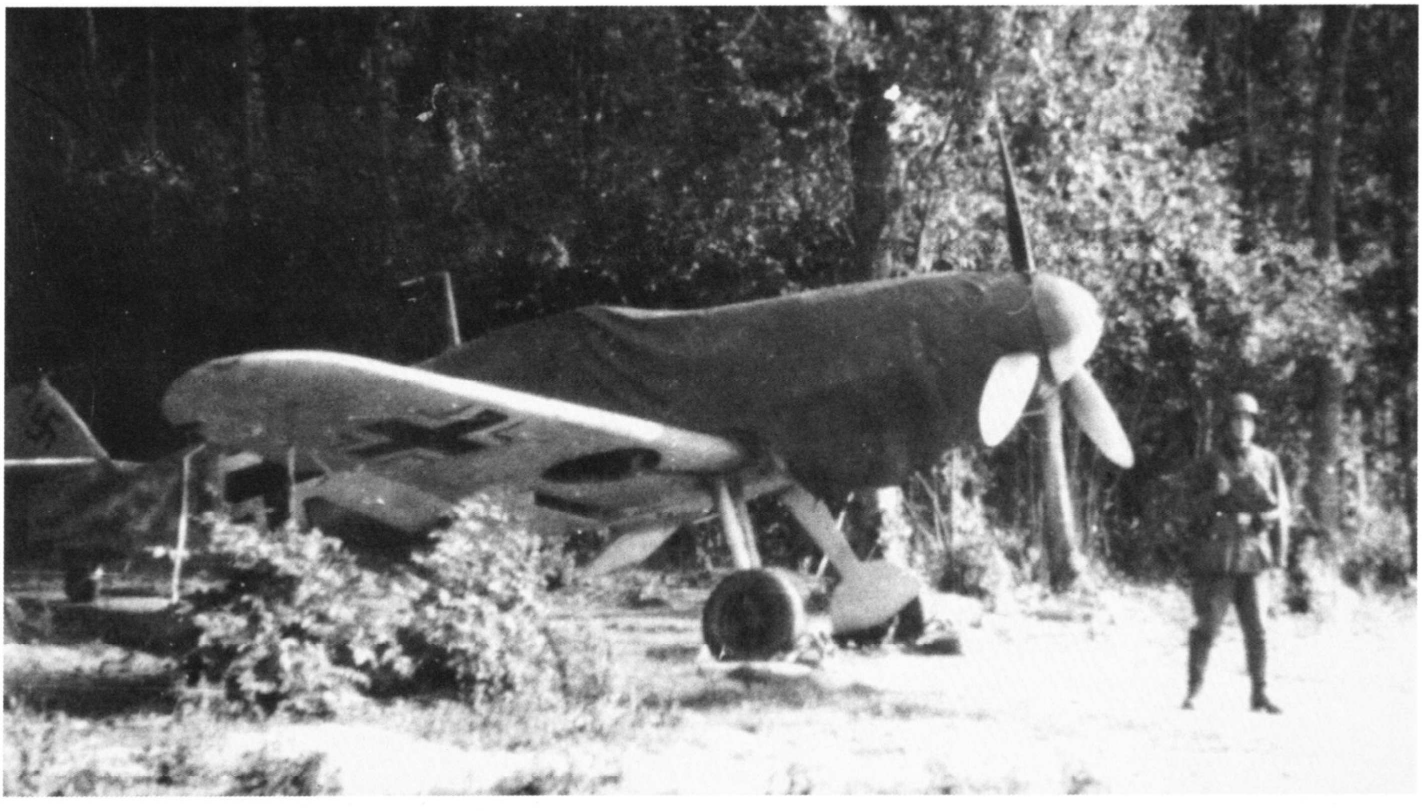
Weitere Maschinen waren bei der Jagdlehrerüberprüfungsgruppe, dem Luftdienstkommando Finnland sowie der 2./Luftnachrichtenversuchsregiment im Einsatz. Die Mehrzahl der als Baureihe produzierten Bf 109 F-2 wurden mit der Einführung der F-4 bei den Verbänden entbehrlich, soweit sie nicht ohnehin durch den Fronteinsatz aufgebraucht worden waren. Ein Teil wurde verschrottet und zu neuen Bauteilen umgewandelt.

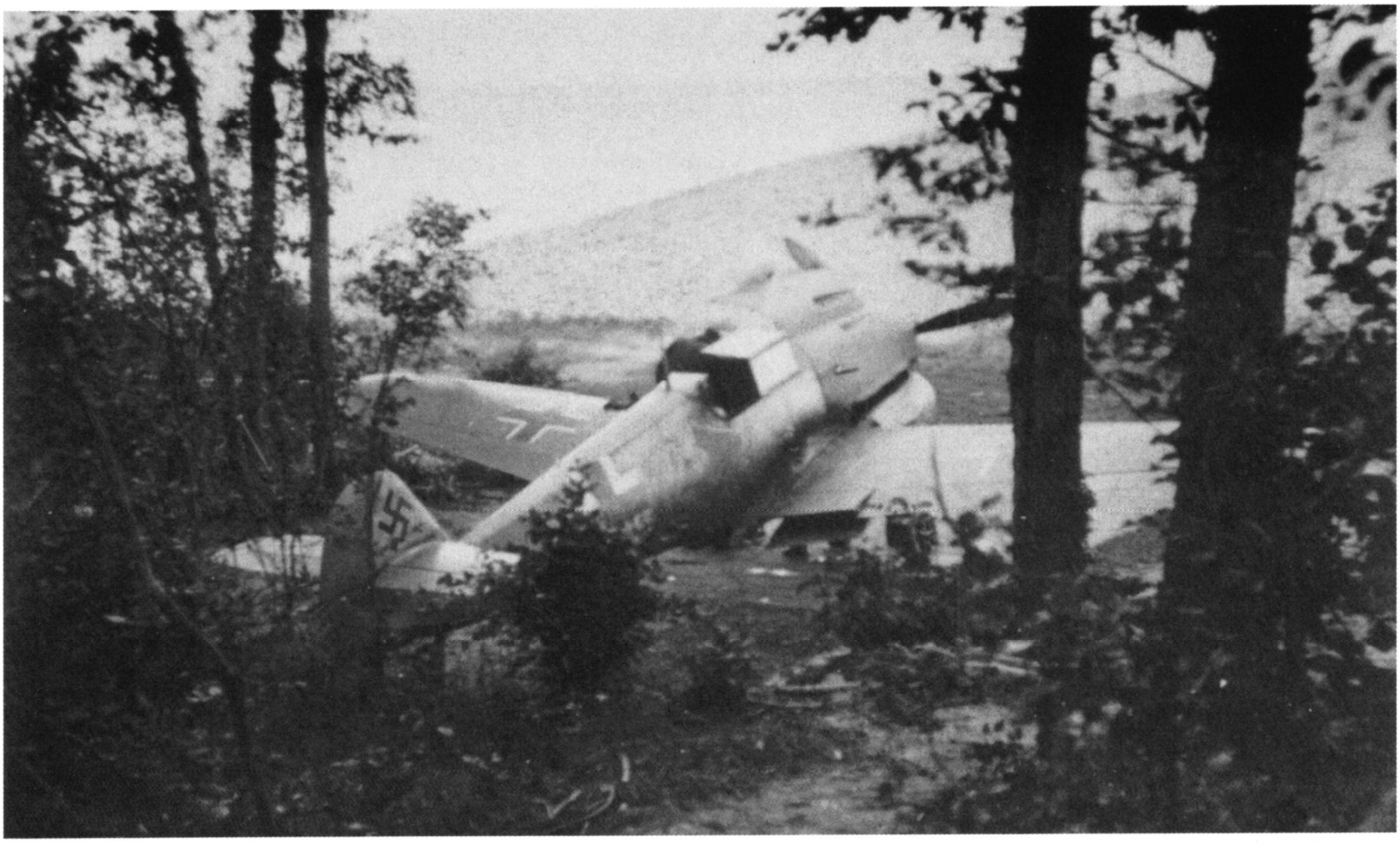
Oben) Das Schneeschippen gehörte zum Alltag aller an der Ostfront eingesetzten Luftwaffen-Verbände. Hier bei der I./JG 54.

Mitte) Eine im Osten bruchgelandete F-2 des JG 54.

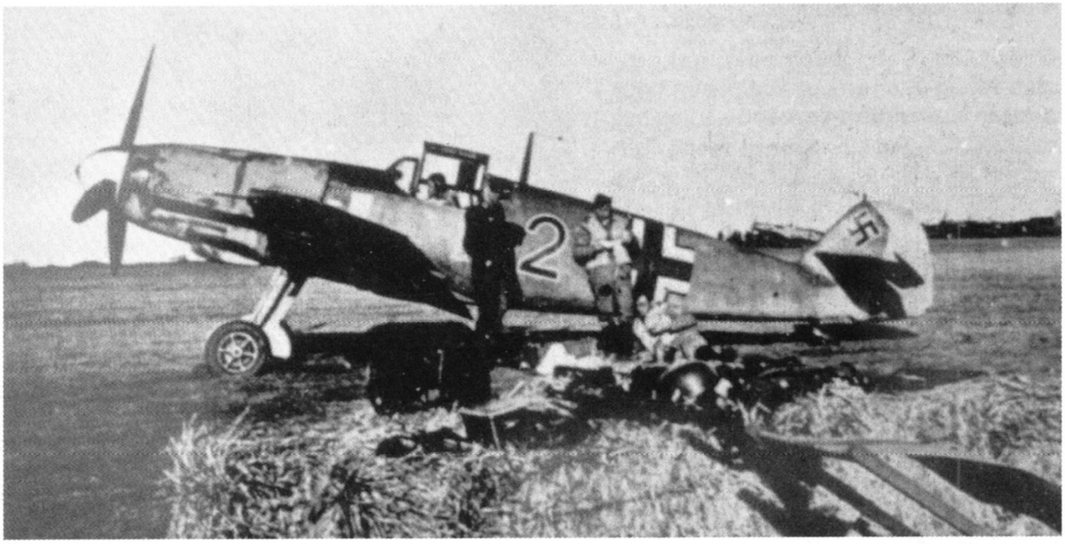
Unten) Diese Bf 109 F-2 des JG 26 war Ende Juli 1940 auf einem Einsatzhorst in Frankreich abgestellt.



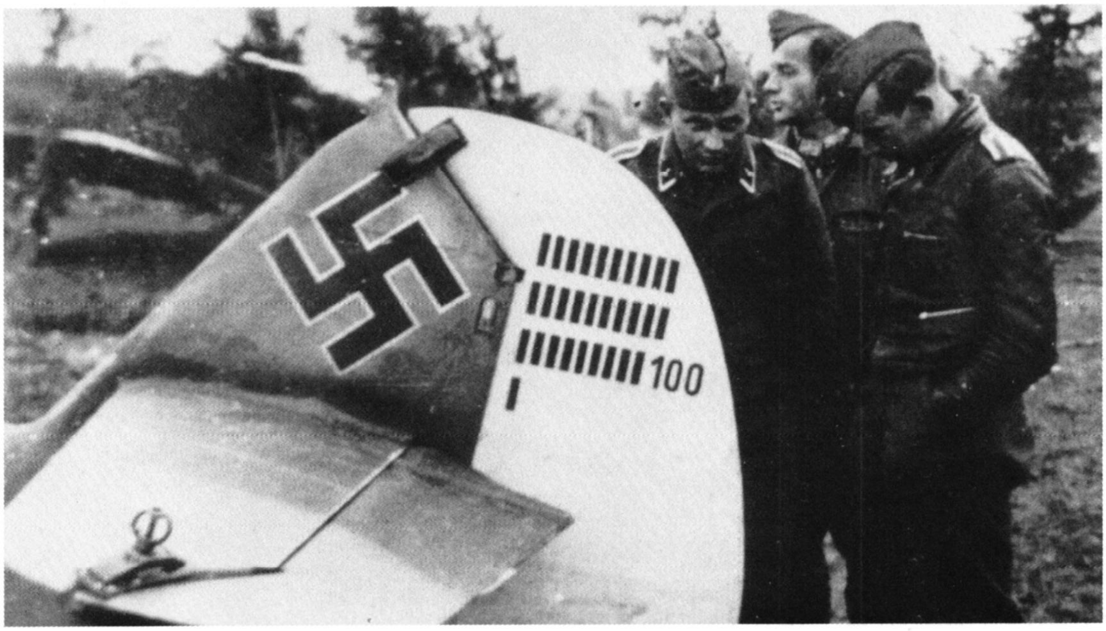




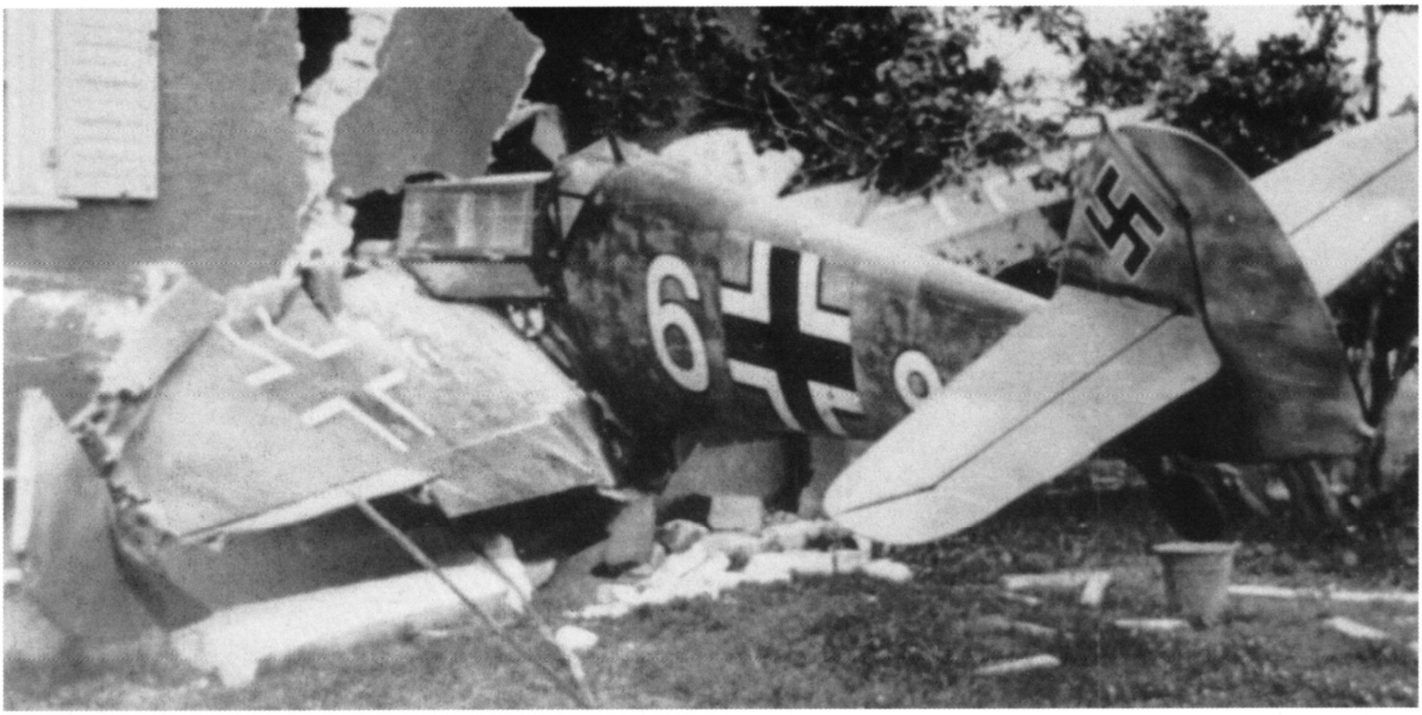
Zum Stab des JG 27 gehörte diese Bf 109, Anfang 1941.

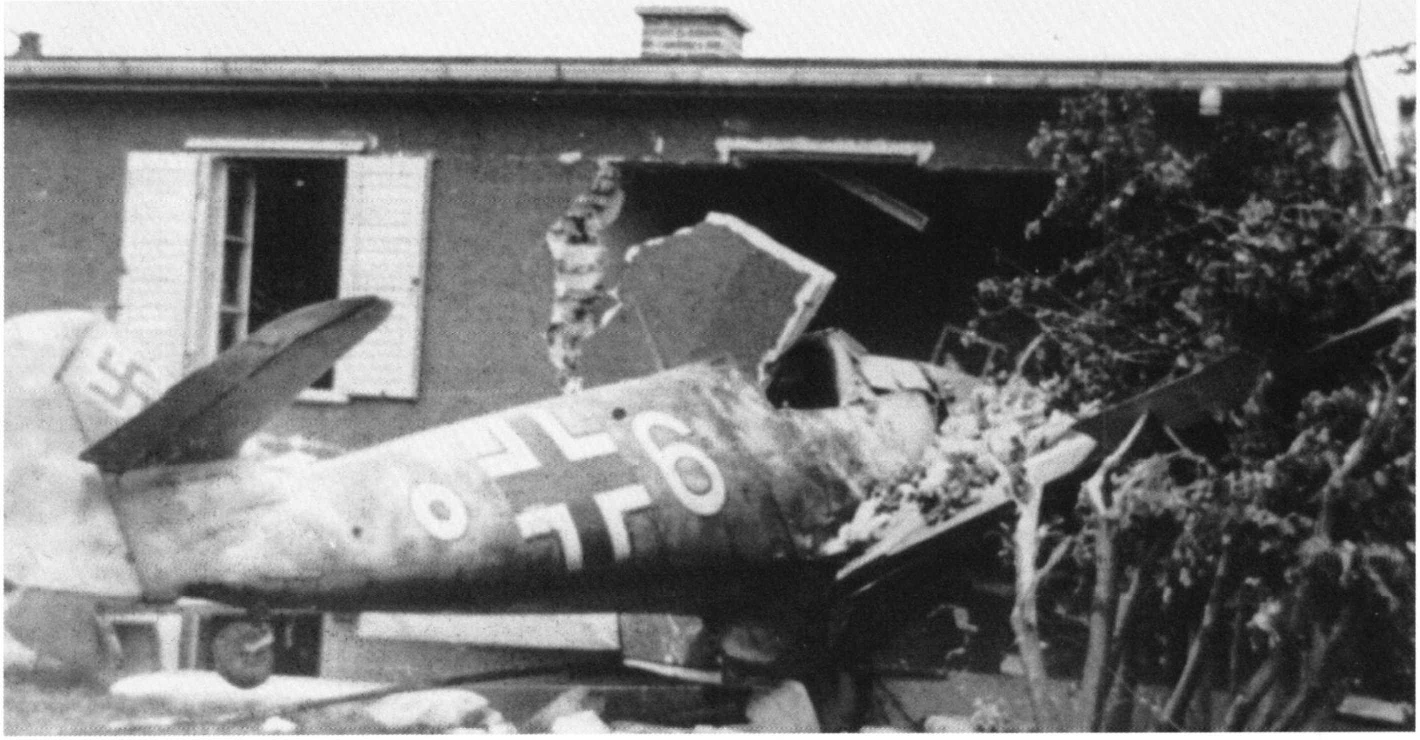


Als letzte Bf 109 F-Ausführung besaß die F-2 den DB 610 N-Reihenmotor. Hier eine Maschine der I./JG 51 im Westen.

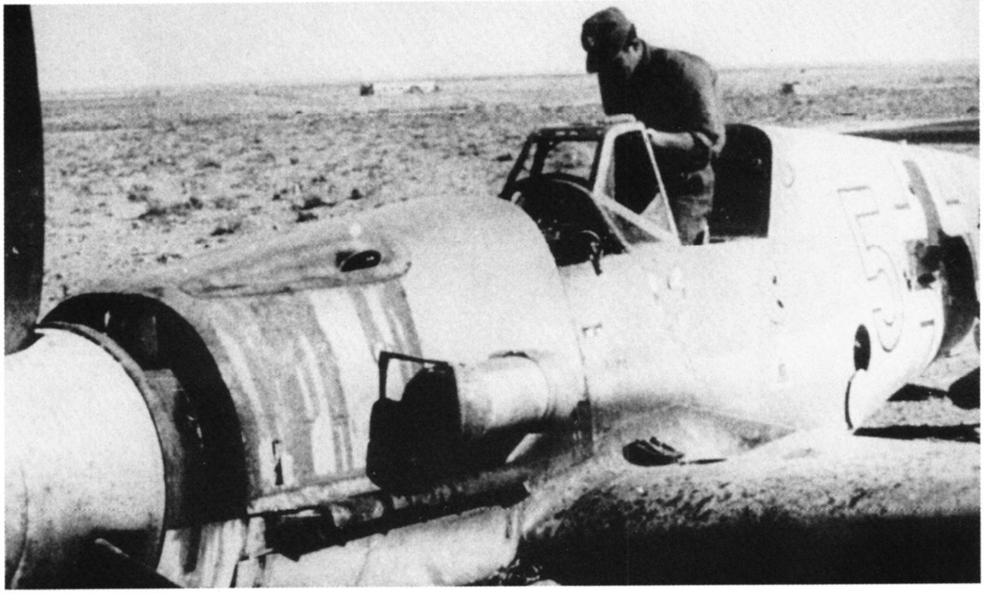


Die Maschine von Oberstleutnant Günther Lützow, eine F-2 (Werk-Nr. 9704) wies am 24.10.1941 bereits 101 Luftsiege auf.

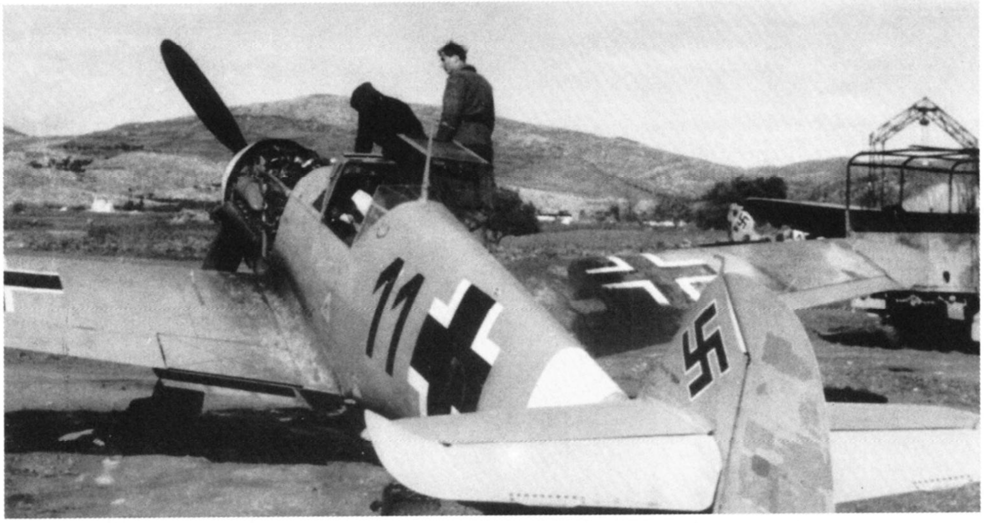




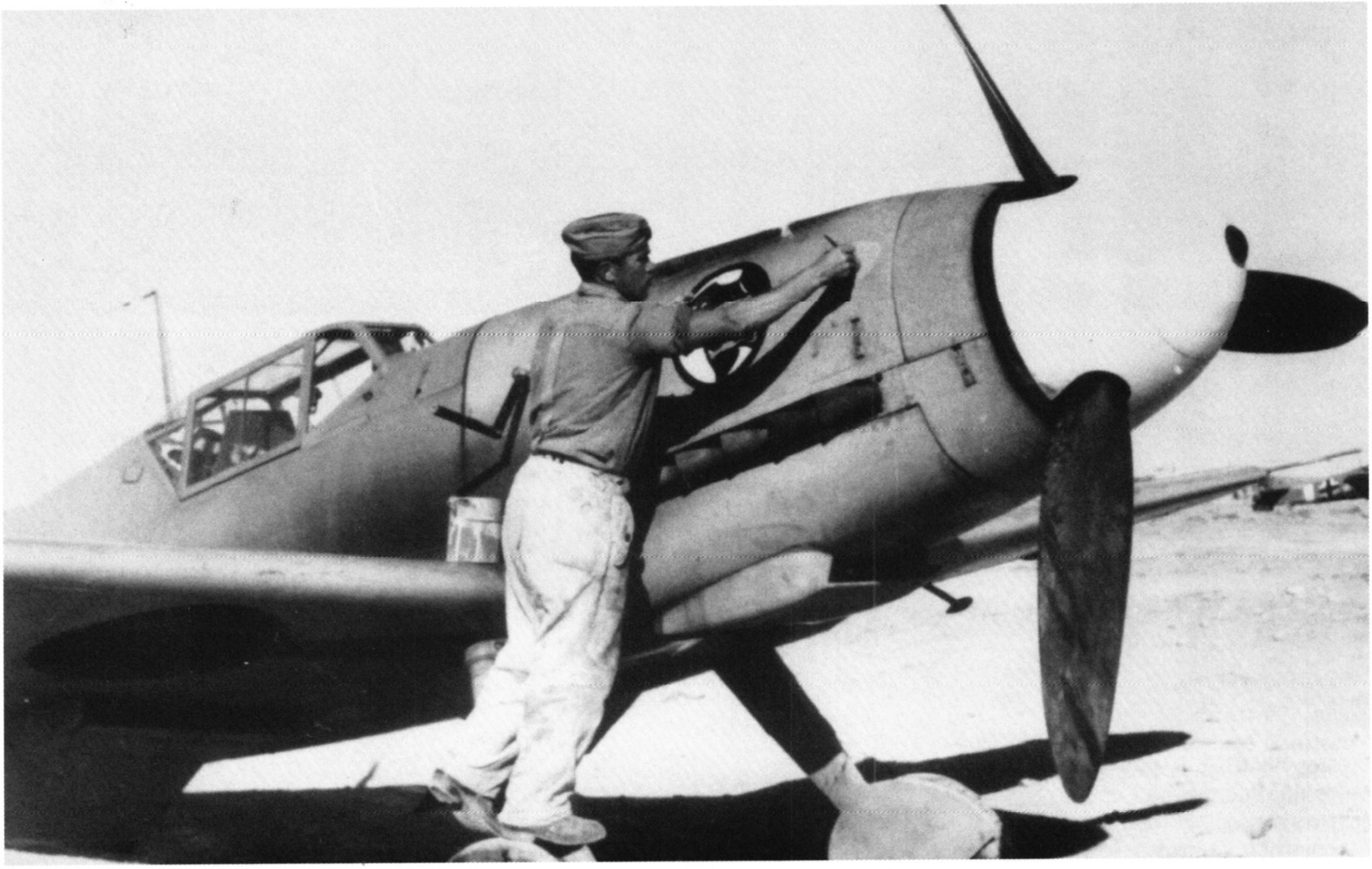
Zu der IV./JG 52 gehörte diese Maschine, deren Pilot bei einer Notlandung nicht mit den Platzverhältnissen auskam.



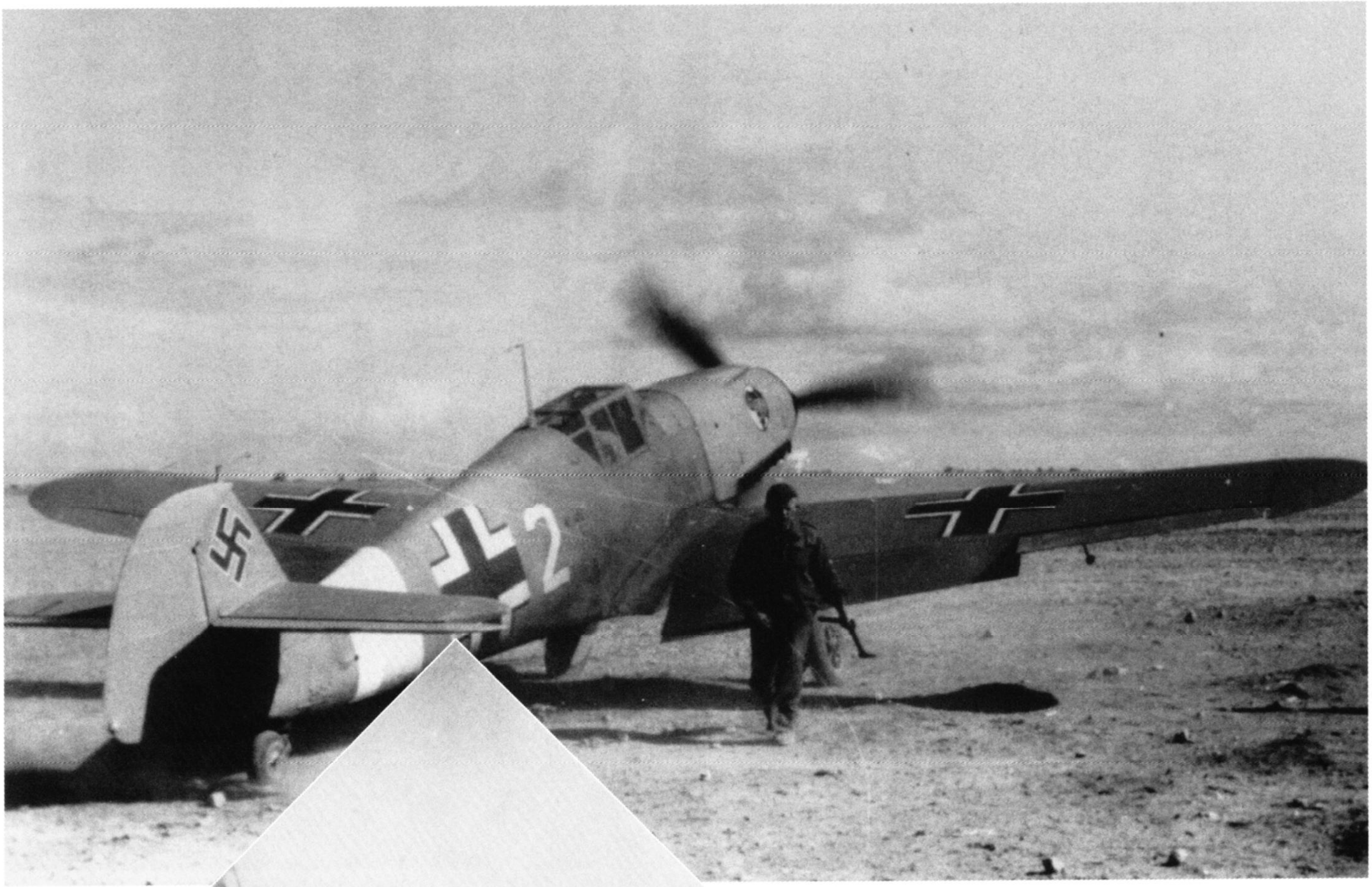
Die “Gelbe 5” gehörte zur 9./JG 27 und ging im Frühjahr 1942 bei Gazala zu Bruch.



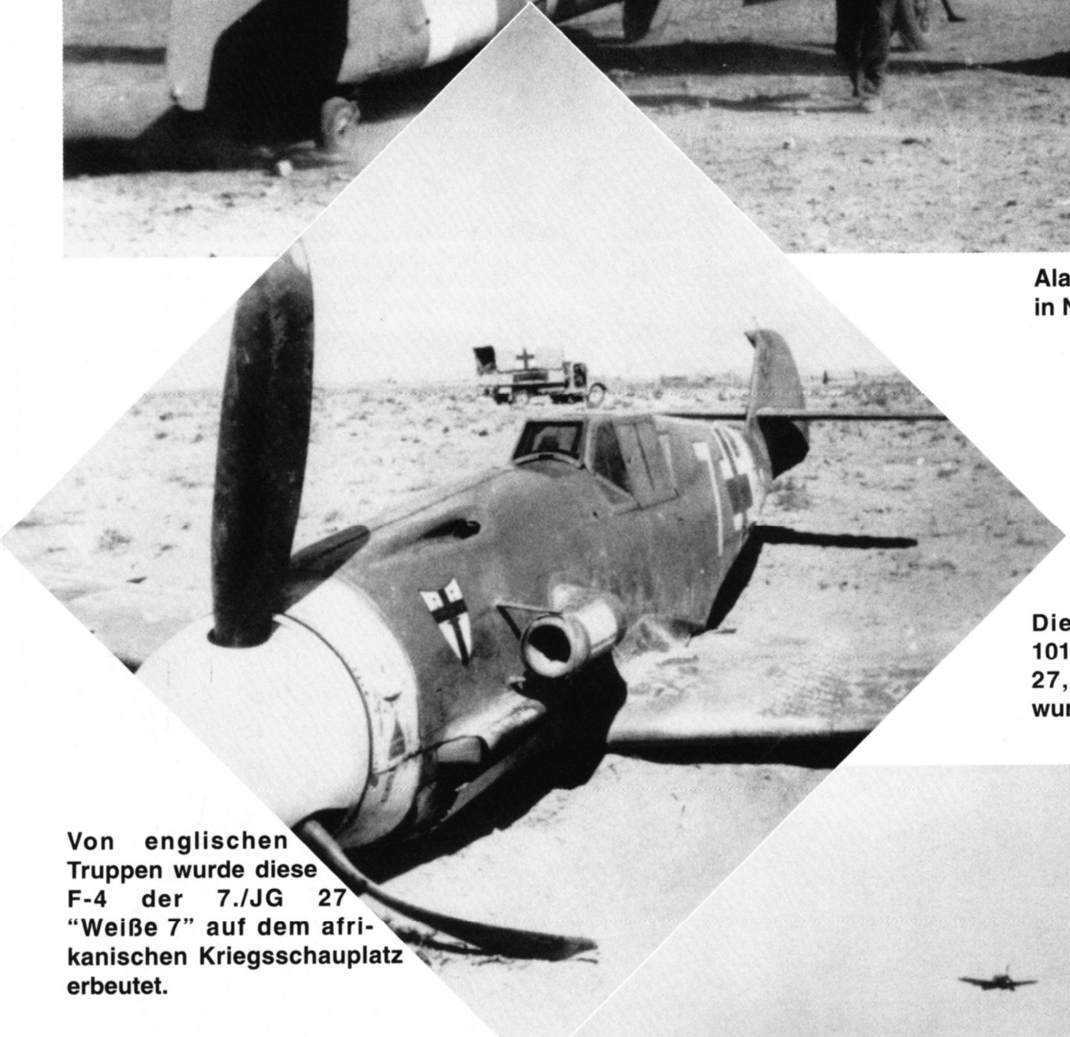
Eine Bf 109 F-4/trop. aus der WNF-Produktion stellte diese Einsatzmaschine der II./JG 3 dar, Frühjahr 1942. (Bundesarchiv)



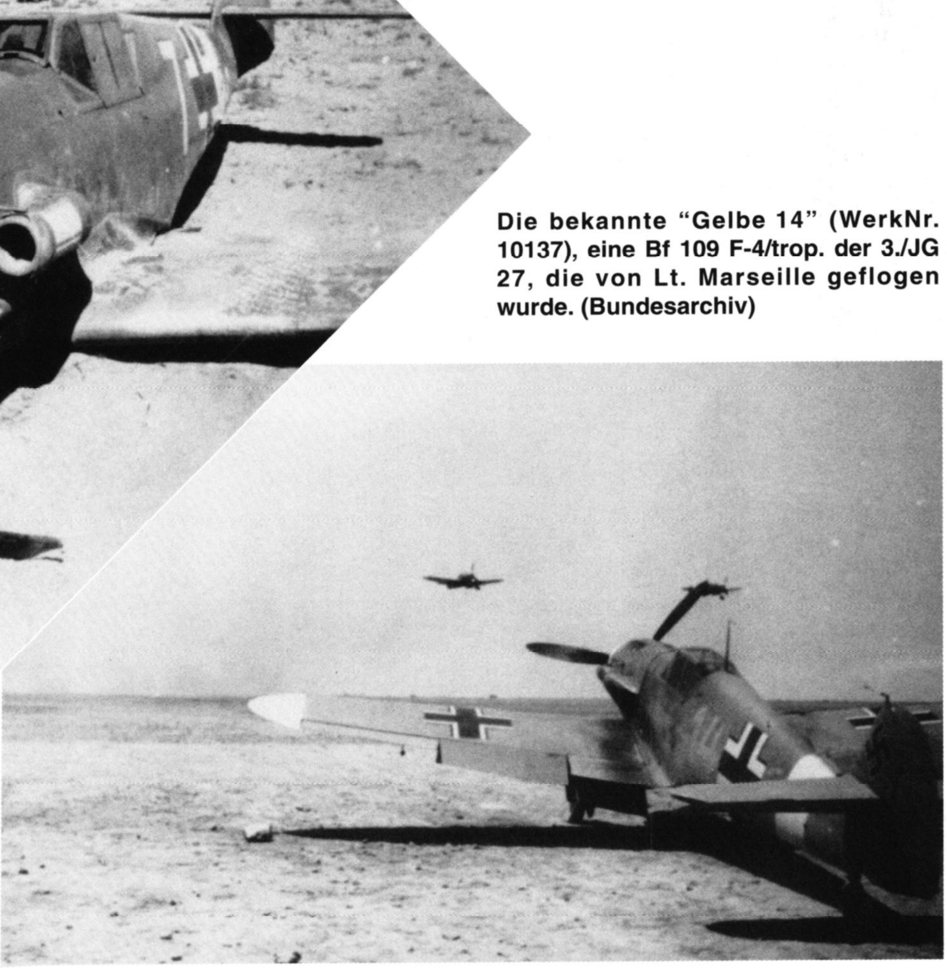
Unter schwierigen Bedingungen erfolgte auf den Einsatzplätzen in Nordafrika die Flugzeugwartung. Hier eine F-4 der I./JG 27 im Jahre 1942. (Bundesarchiv)



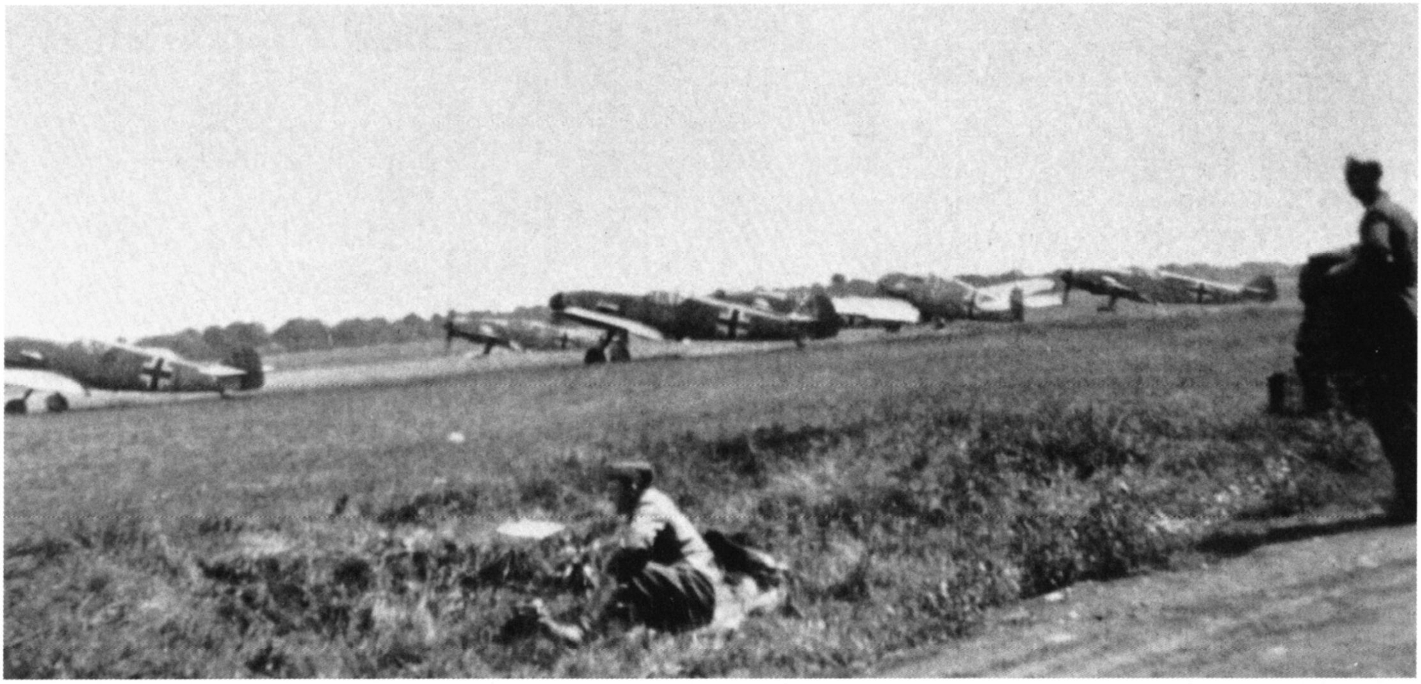
Alarmstart einer Bf 109 F-2 des JG 27 in Nordafrika. (Bundesarchiv)



Von englischen Truppen wurde diese F-4 der 7./JG 27 “Weiße 7” auf dem afrikanischen Kriegsschauplatz erbeutet.



Die bekannte “Gelbe 14” (WerkNr. 10137), eine Bf 109 F-4/trop. der 3./JG 27, die von Lt. Marseille geflogen wurde. (Bundesarchiv)



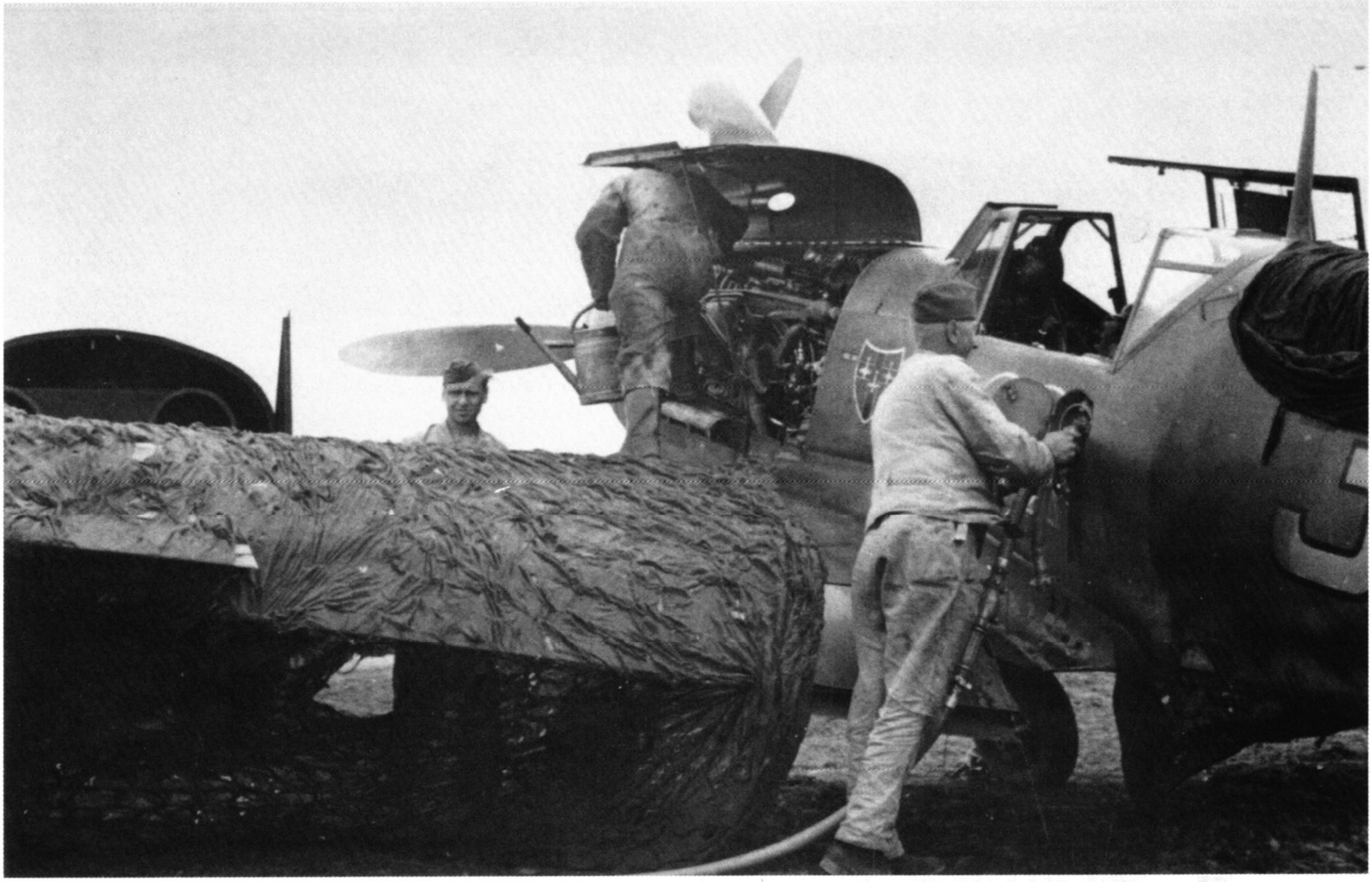
Zum JG 53 gehörten diese auf den Einsatz wartenden Bf 109 F-4/trop.

Bf 109 F-3

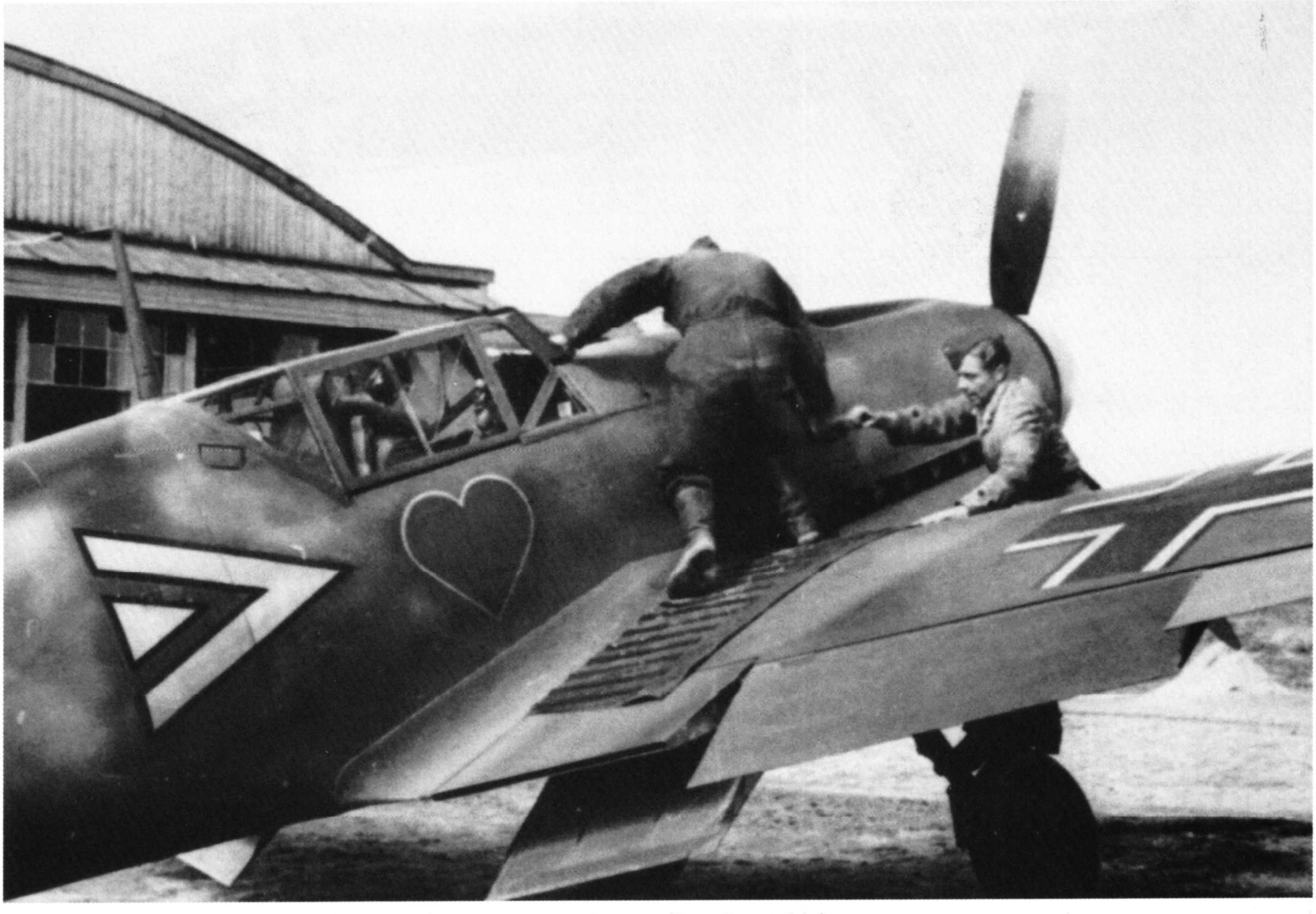
Bei der Bf 109 F-3 handelte es sich um eine verbesserte Bf 109 F-1, bei welcher ein DB 601 E-Reihenmotor (995 kW bzw. 1.350 PS) zum Einbau gelangte. Als Luftschraube wurde eine VDM 9.1210 A-Verstellluftschraube benutzt.

Laut den Fertigungsvorgaben vom 1.10.1941 sollten bei WNF nur 15 Bf 109 F-3, zwischen Oktober 1940 und Januar 1941, gebaut werden. Da sich im Laufe des Einsatzes oftmals Probleme mit der ursprünglich auch für die F-3 geplanten MG FF "M" ergeben hatten, wurde die Fertigung vorzeitig zu Gunsten der F-4, welche mit einem MG 151 als Motorkanone bestückt war, aufgegeben. Ob die wenigen endmontierten Bf 109 F-3 letzlich bei WNF produziert worden sind, läßt sich nicht belegen. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, vorausgesetzt, daß beim JG 51 im Juni 1941 zwei F-3 verlorengegangen sind. Die übrigen F-3 sollen im Winter 1941/42 beim JG 28 kurzzeitig am Kanal im Einsatz gewesen sein. Eine der Maschinen hat laut John R. Beaman "Pips" Priller geflogen, eine andere Siegfried Schnell, der Staffelkapitän der 9./JG 2. Die Maschinen waren schnell aufgebraucht und wurden sodann durch die Bf 109 F-4 ersetzt.

Abgestellte Bf 109 F-4 des JG 51.



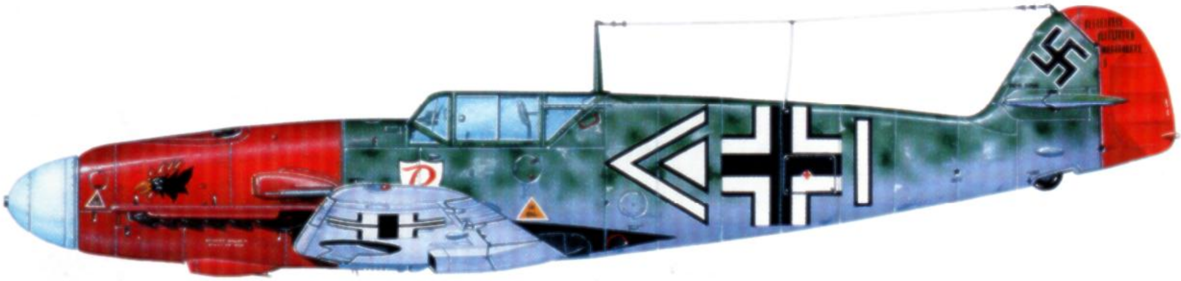
Wartung einer Bf 109 F-4 der III./JG 54 während des Einsatzes an der Ostfront.



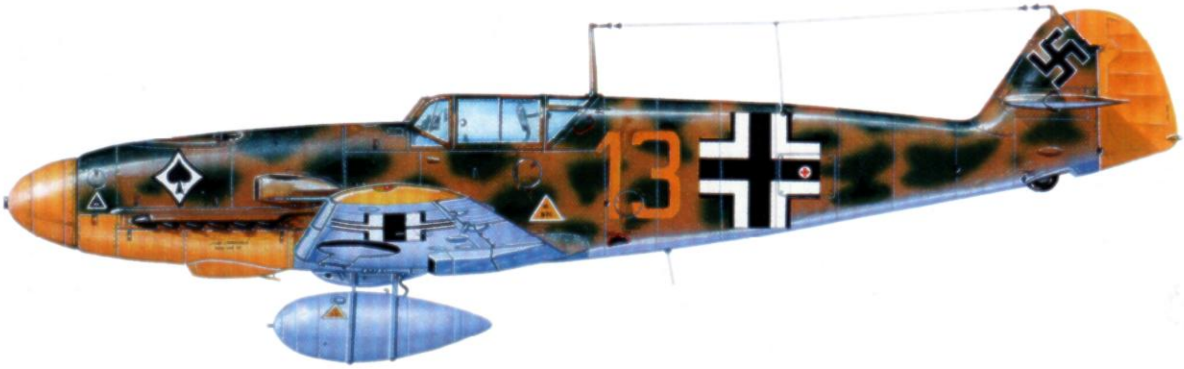
Vom Kommandeur der I./JG 54 wurde diese Bf 109 F geflogen. (Bundesarchiv)

Dreiseitenansicht:
Bf 109F/Trop, II/JG-27, Nordafrika/Sizilien 1943

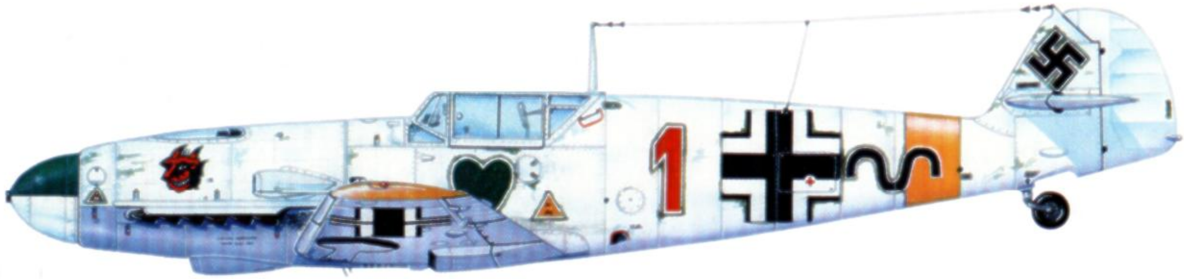
Zeichnungen: Manfred Meyer



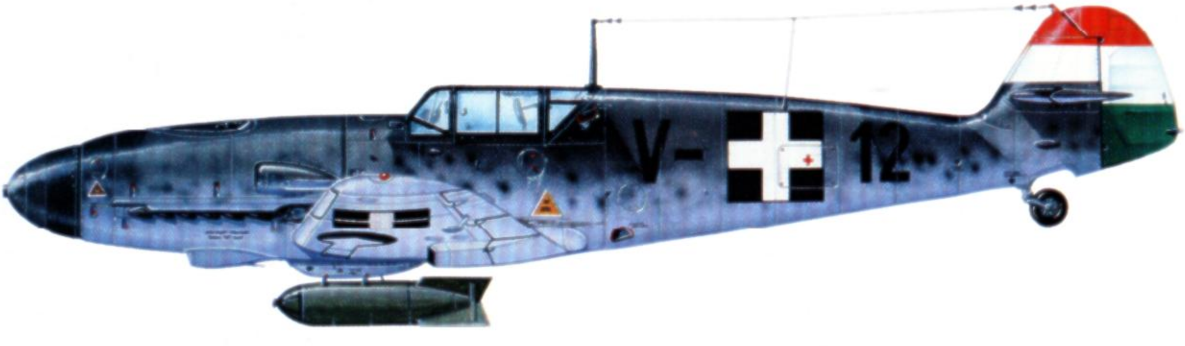
Bf 109F-2, Werk-Nr. 5749, III/JG-2, Gruppenkdr Hptm Hans Hahn (31 Luftsiege!), St. Pol, Nordfrankreich, 1941



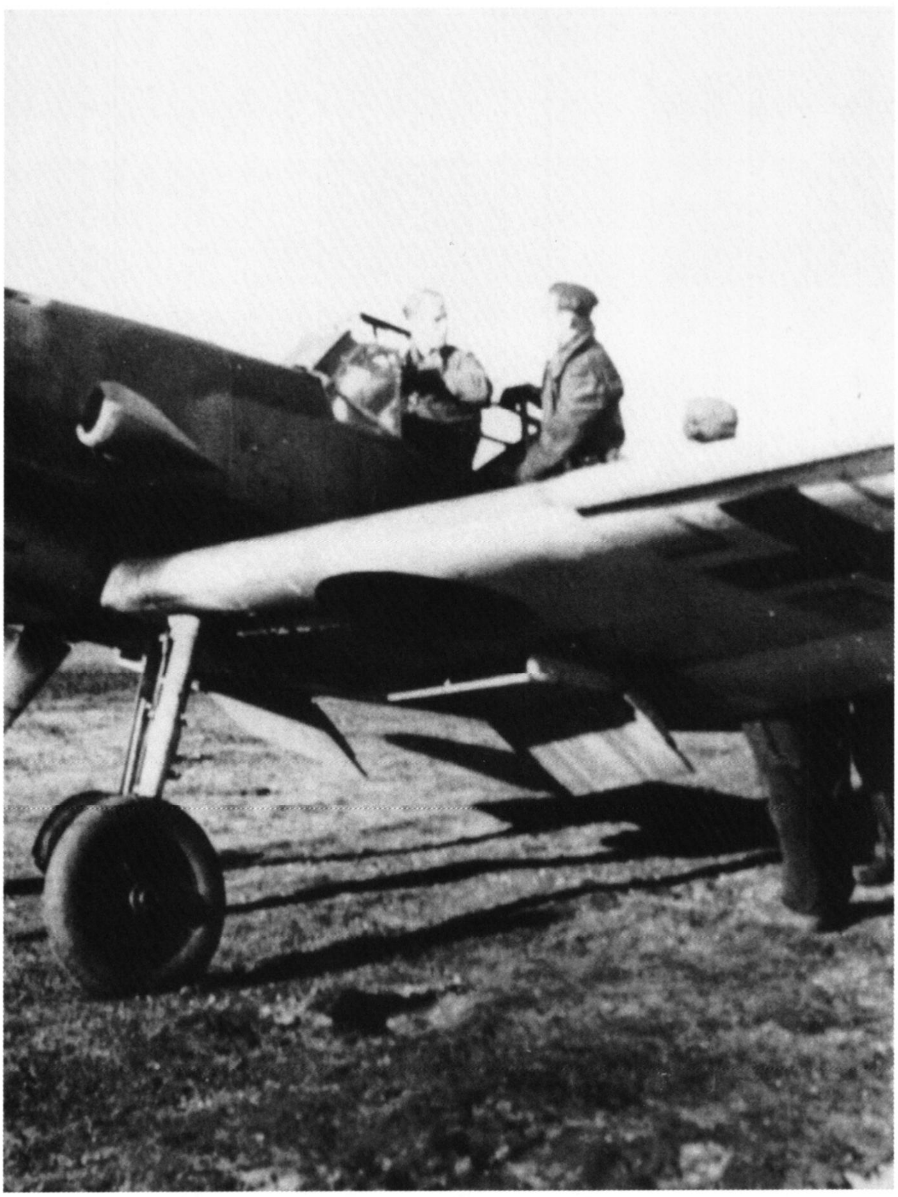
Bf 109F, mit 300l Zusatzbehälter, 3/JG-53, Balkan, Sommer 1942



Bf 109F, 9/JG-54, mit feldmäßig aufgebrachter Wintertarnung, Russland, Winter 1942/43



Bf 109F-4B, mit 250 kg Bombe SC250, Ungarische Luftwaffe, Bánlaki Staffel, Januar 1943



Das schnell zu Beschädigungen neigende grazile Fahrwerk einer Bf 109 F-4 des JG 54.

Bf 109 F-4

Die Bf 109 F-4 stellte nach der F-2 das zweite Großserien- und damit zugleich das "Grundmuster" (so die offizielle Baumusterüberschrift) aller F-Versionen dar.

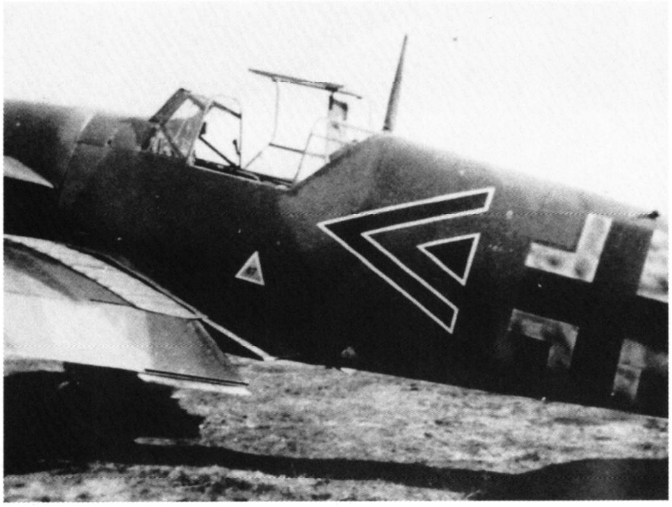
Vom äußeren Erscheinungsbild wich die F-4 kaum von der F-2 ab. Ein Teil der frühen F-4 wies die im Leitwerksbereich notwendigen Versteifungen - nicht sichtbar für den Betrachter - innerhalb des Rumpfhecks auf. Die F-4 unterschied sich - zumindest bei den späten Baumustern - durch einen verbesserten Panzerschutz hinter dem Kopf des Flugzeugführers von ihren Vorläufern.

Offensichtlich schien man ab der Bf 109 F-4 auf die runden Fahrwerksschächte übergegangen zu sein, um die Produktion zusätzlich zu vereinfachen. Möglicherweise waren aber auch die früher verwendeten Bauteile nun endlich aufgebraucht.

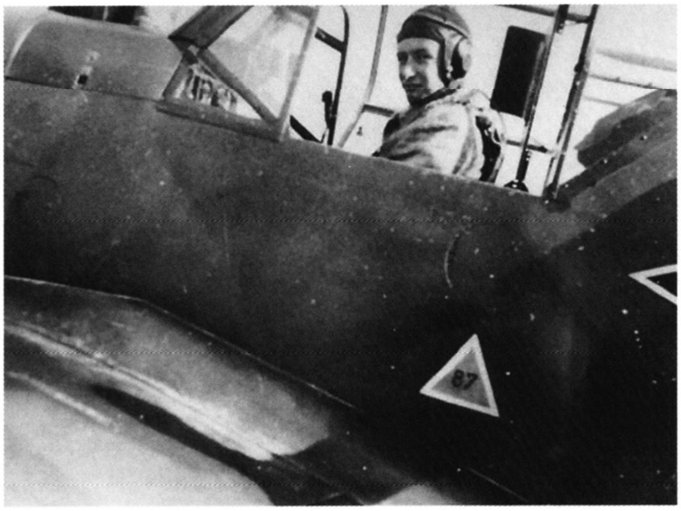
Die Motorenausstattung entsprach der als Großserie geplanten, aber nur in geringen Produktzahlen erstellten Bf 109 F-3. Statt des DB 601 N wurde der 995 kW (1.350 PS) leistende E-Motor eingebaut. Während der zunächst eingebaute Kolbenmotor C3-Benzin von 96 Oktan benötigte, kam die Triebwerksausführung DB 601 E mit dem leichter verfügbaren B4-Kraftstoff von 87 Oktan aus. Im Juli 1941 wurde eine Mustermaschine mit DB 601 E, die VQ+DK, in Rechlin ausgiebig erprobt, um die tatsächlichen Flugleistungen bewerten zu können.

Falls auf Fotos ein entsprechendes Hinweisschild mit der jeweiligen Oktanzahl zu finden ist, kann so leicht auf die jeweilige Baumuster-Ausführung geschlossen werden. Noch ein weiteres Detail wurde im Laufe der F-4-Produktion geändert. Alle tropentauglichen Maschinen (WerkNr. 8330 bis 8900) sowie alle ab dem Werknummernblock 10000 und höher produzierte Bf 109 F-4 erhielten eine stärker gekrümmte Ausführung des Ladereinlaufs.

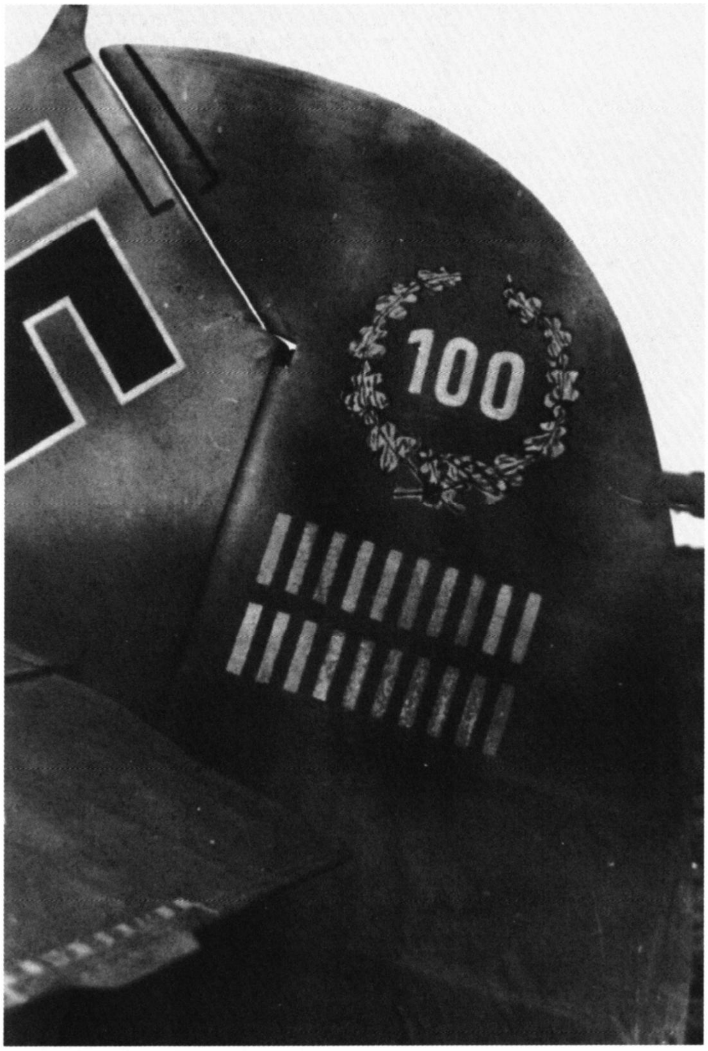
Von der Bf 109 F-4 gab es die Sonderausführung F-4/Z, bei welcher in einer ansonsten serienmäßigen Tragfläche zwei Ringbehälter - als Flügelrüstsatz - für die GM 1-Anlage hinzu kamen. Hiervon wurde jedoch nur eine begrenzte Anzahl gebaut. Diese Maschinen sind am einfachsten durch den sichtlich vergrößerten Ölkühler unter dem vorderen Rumpfteil zu erkennen, der an die Bf 109 G erinnert. Ob es sich hierbei um frühe Kühler der Bf 109 G-1 oder um eine Sonderanfertigung handelte, ist unbekannt. Gleichzeitig wurden einige der Bf



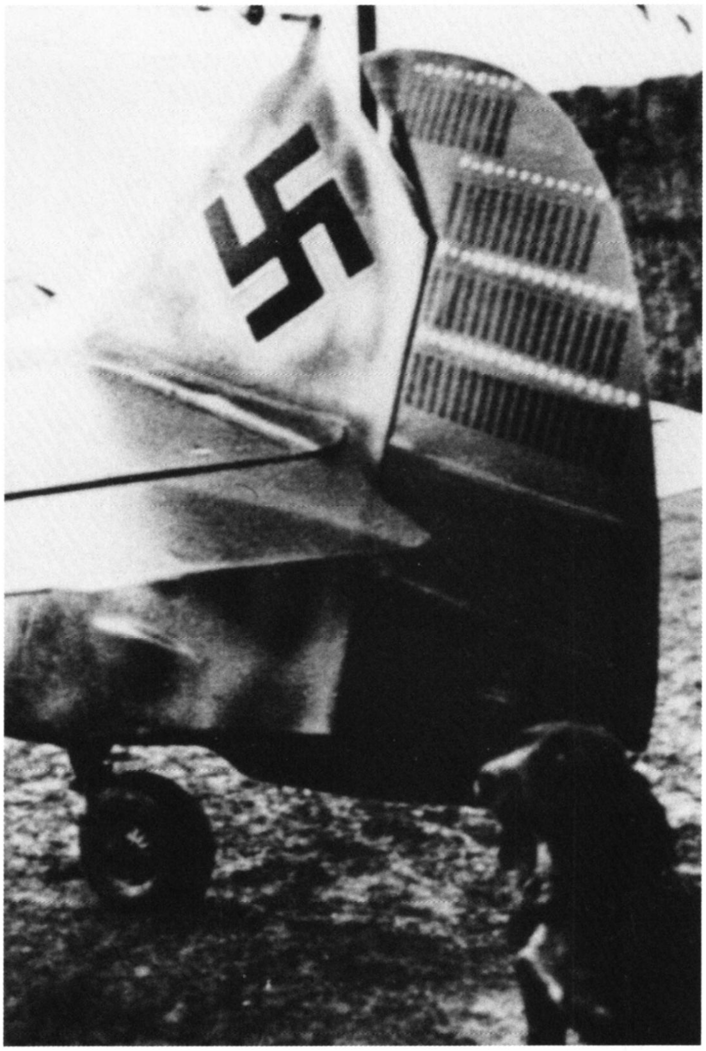
Die Kommandeursmaschine der II./JG 52 an der Ostfront. Eine Bf 109 F-4, deren DB 601 E mit B4-Treibstoff arbeitete.



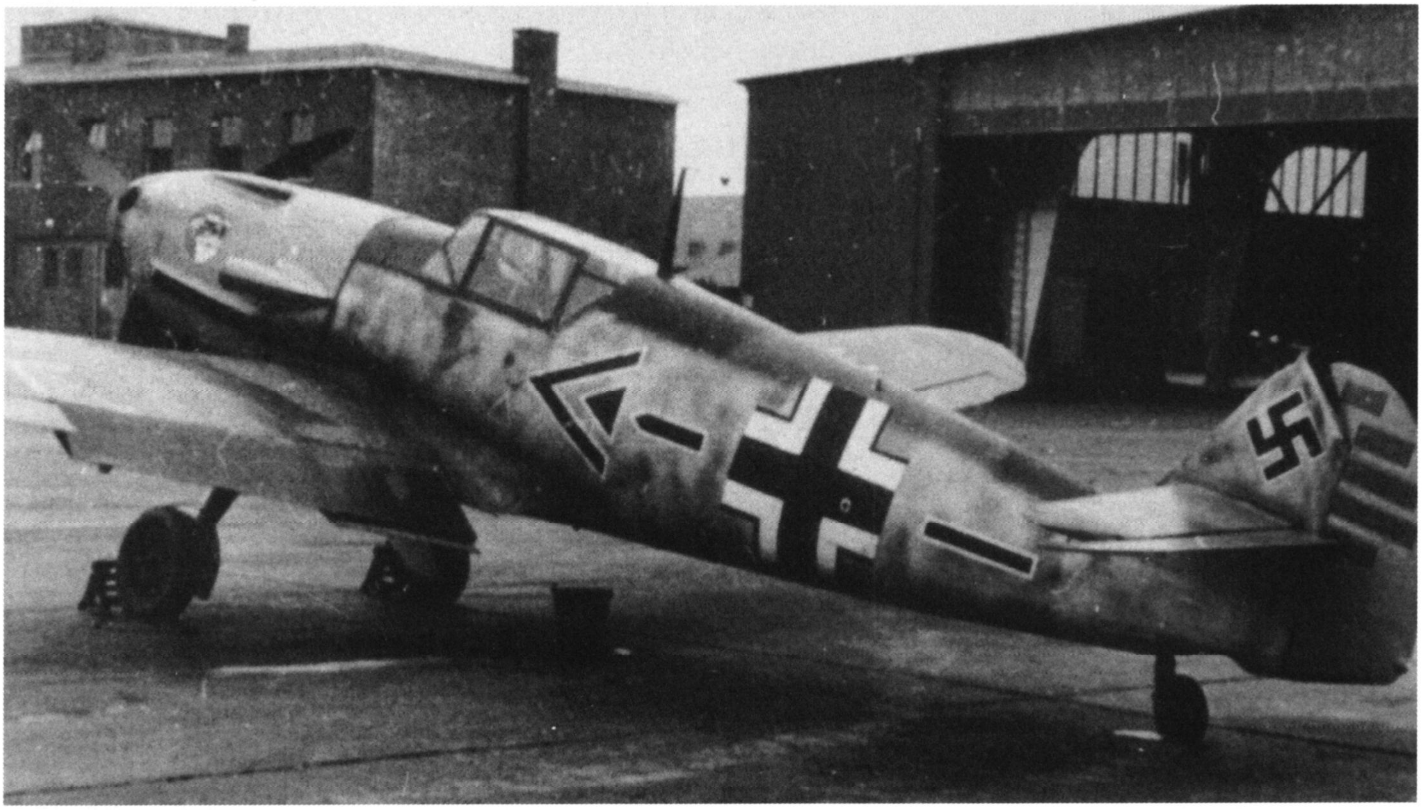
Zum Stab der II./JG 52 gehörende Bf 109 F-4 mit gut sichtbarer Betankungsklappe, auf welcher die Oktanzahl angegeben ist.



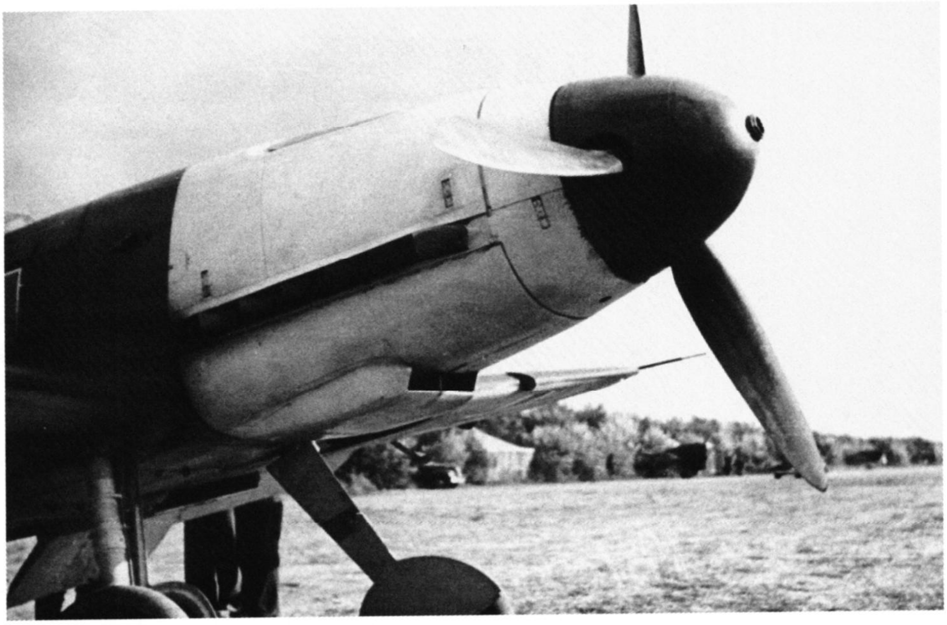
Von Walter Krupinski, als Staffelkapitän der 7./JG 52 in Stalino geflogene Bf 109 F, auf deren Leitwerk 120 Luftsiege vermerkt waren, September 1943.



Mölders "Wachhund", Frühjahr 1941.



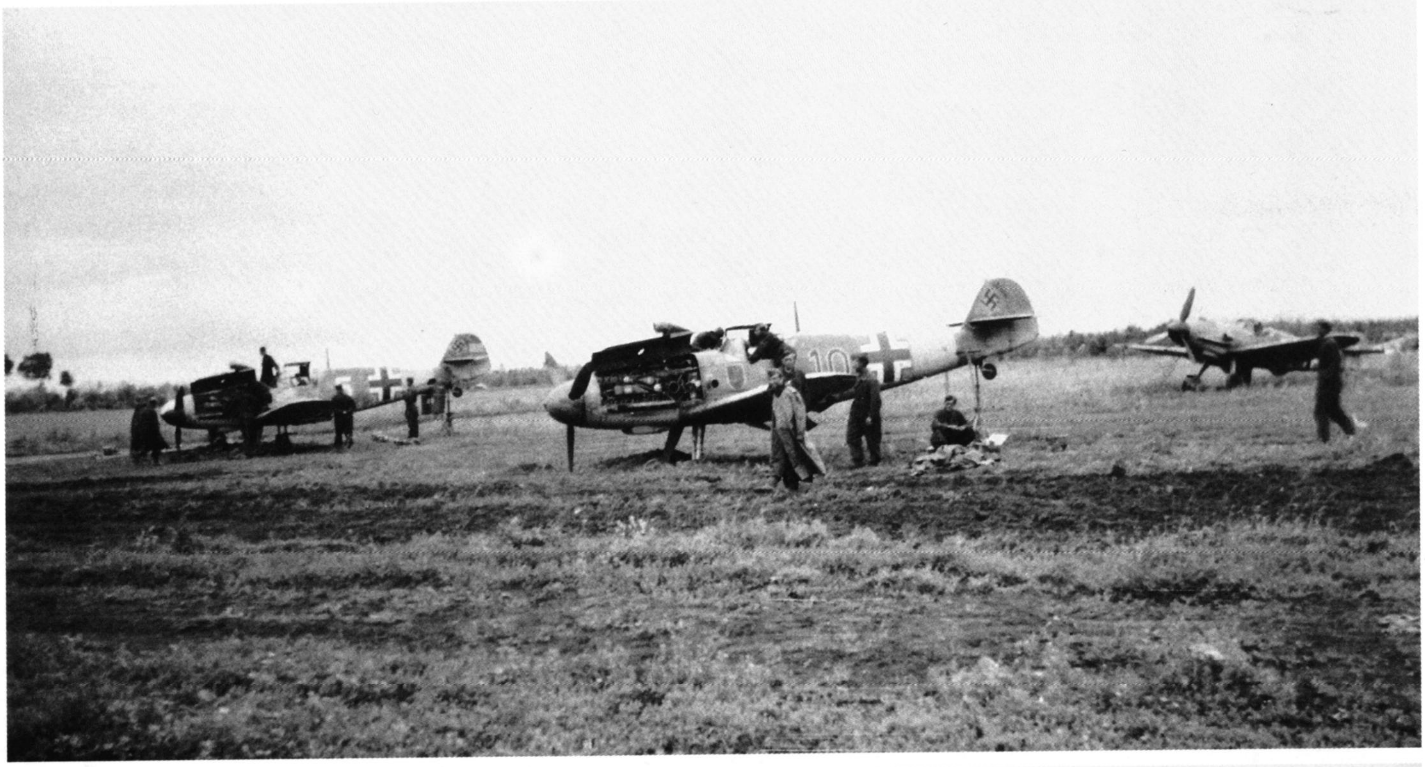
Eine frühe Bf 109 F-4, die Major Werner Mölders als Kommandeur des JG 51 flog.



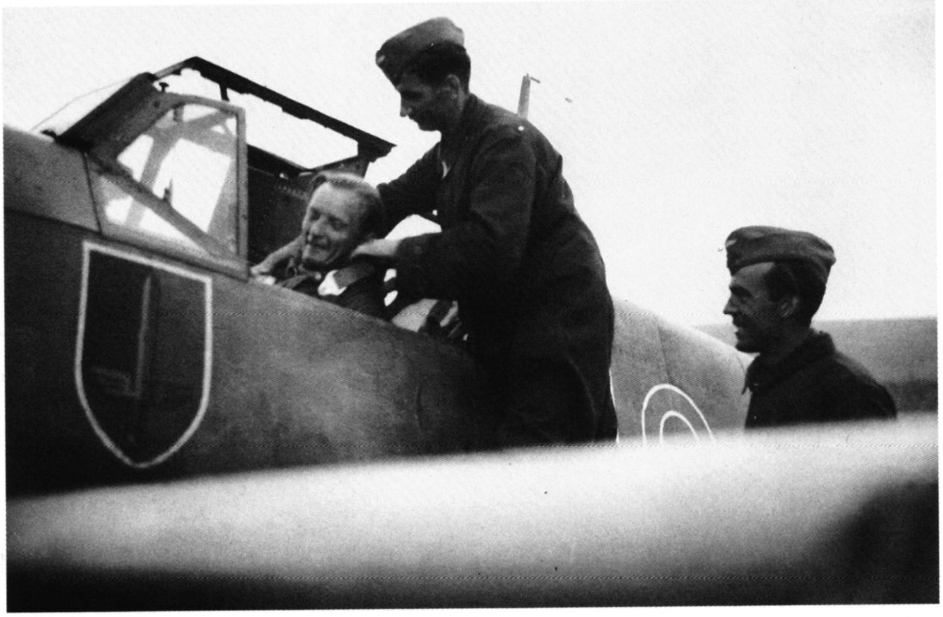
zeugtypenblatt vom 1.1.1942 angibt.
Die starre Bewaffnung bestand aus einem MG 151/15 als Motorkanone und zwei MG 17. Als Variante war die Bf 109 F-4/U1 möglich, bei der wie bei der F-1/U1 und F-2/U1, die beiden MG 17 im Rumpf durch zwei MG 131 ausgetauscht werden konnten.
Außerdem wurden bei der F-4, wesentlich häufiger als bei dem Vorgängermuster, stark gepanzerte Frontscheiben verwandt. Diese war jedoch nicht bei allen hergestellten Flugzeugen vorhanden, sondern wurde nachgerü-

Die Bf 109 F-4 (WerkNr. 7079) von Major Hans Trübenbach, JG 52.

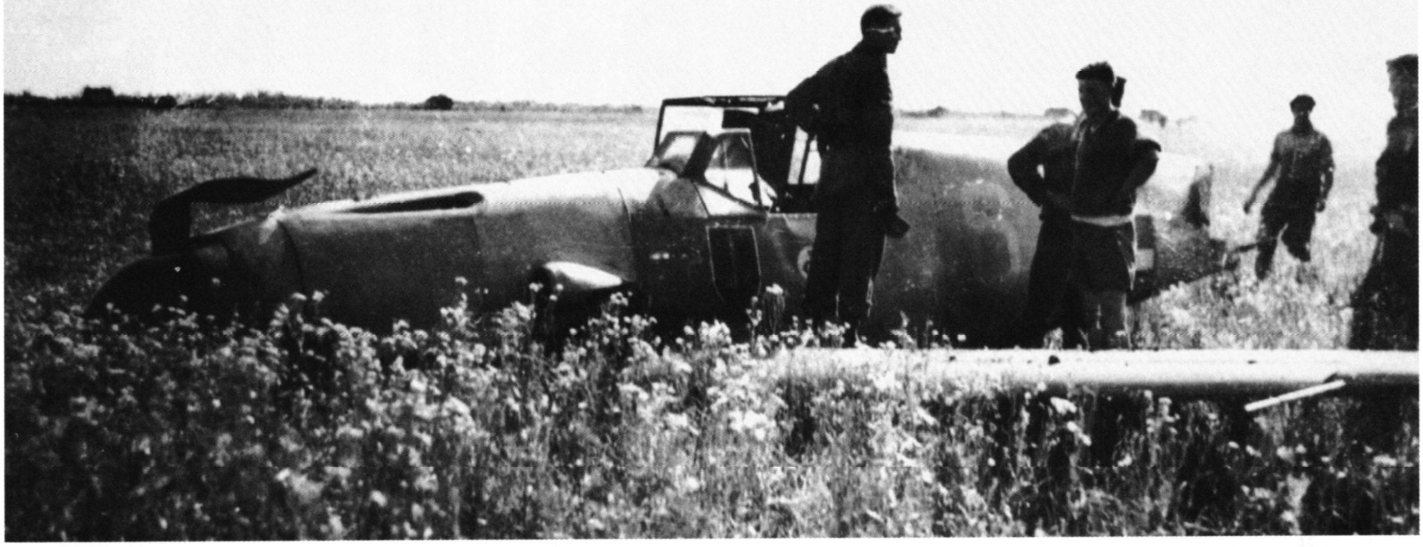
Bf 109 F-4 auf einem feldmäßigen Schießstand. Die Maschinen waren Teil der II./JG 52.

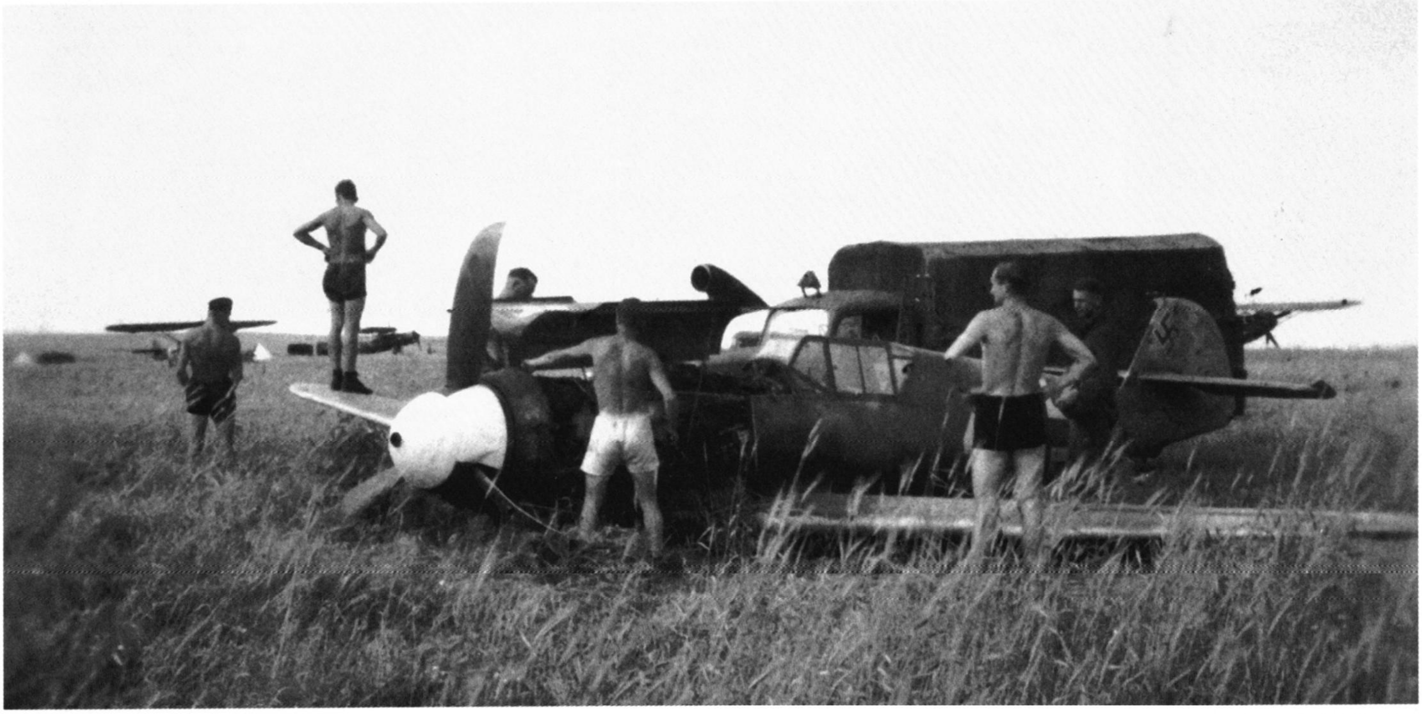


109 F-4/Z mit breiteren VDM-Luftschrauben ausgerüstet, da diese einen besseren Wirkungsgrad aufwiesen. Die mit GM 1-Anlage auszurüstenden F-4 wurden bei Erla (ab Werk-Nr. 8261) und bei WNF (WerkNr. ab 13001) in Serie gebaut. Eine Bf 109 F-4 wurde Ende September 1941 in Rechlin erprobt und kam bis auf 10.000 m Flughöhe.
Der Verlust einer ersten Bf 109 F-4/Z ereignete sich am 30.03.1942. Die Maschine trug die Werk-Nr. 8604 und wurde von Olt. Diesselhorst von der 5./JG 1 gesteuert, als er nahe bei Nordwijk abstürzte.
Beim Einsatz als Jagdbomber waren die GM 1-Anlage oder Gondelbewaffnung aus Gewichtsgründen nicht zuläßig, wie das Flug-



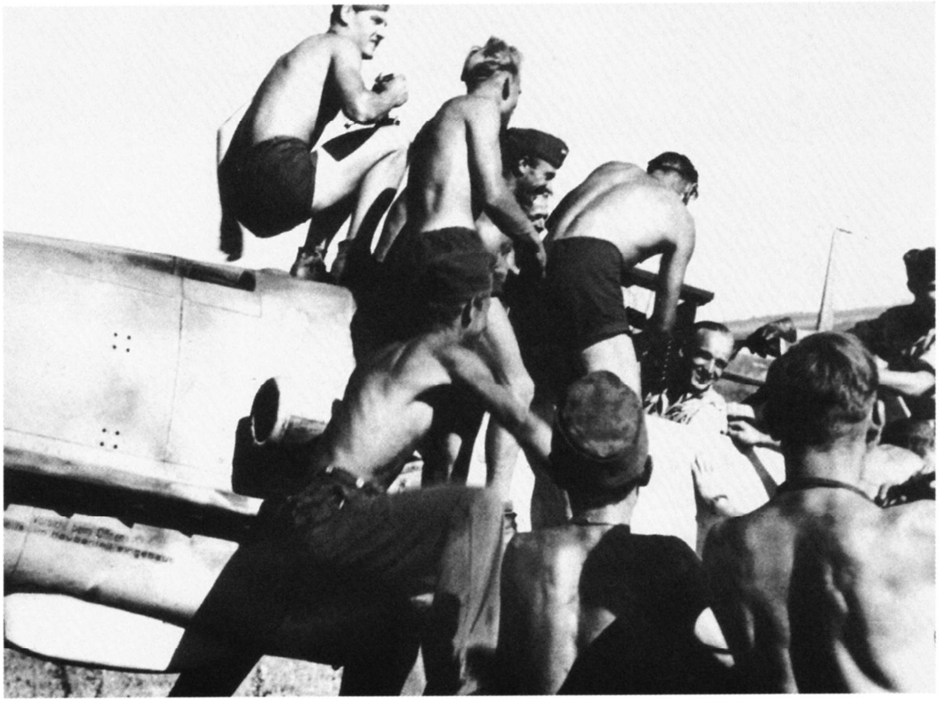
Bei der II. Gruppe des JG 52 war diese Bf 109 F-4 im Einsatz. Gut sichtbar ist die Panzerscheibe vor der Kabine.



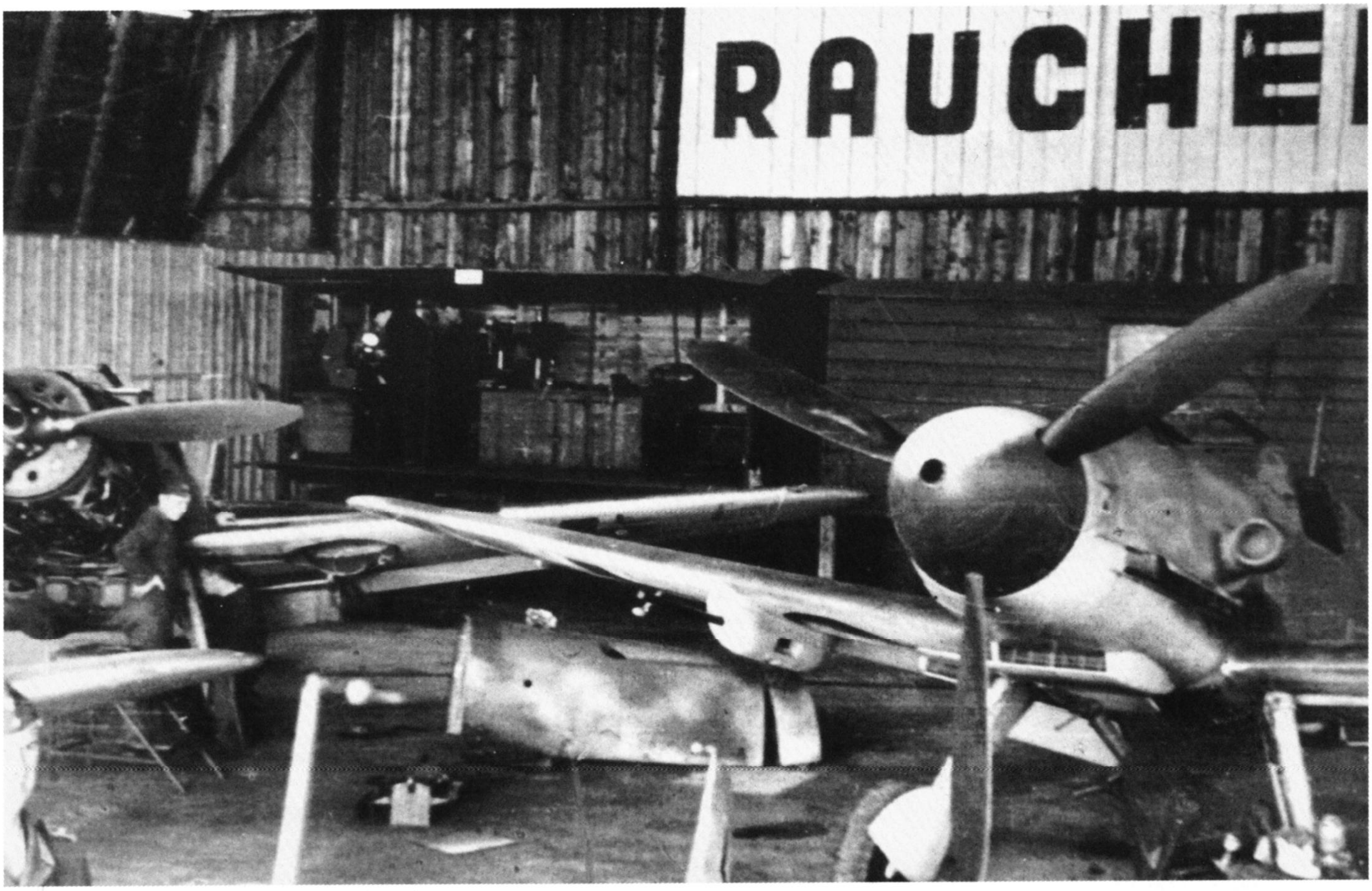


Notgelandete Bf 109 F-4 der II. JG 52, eine späte Ausführung, bei welcher das Leitwerk abgerissen war.

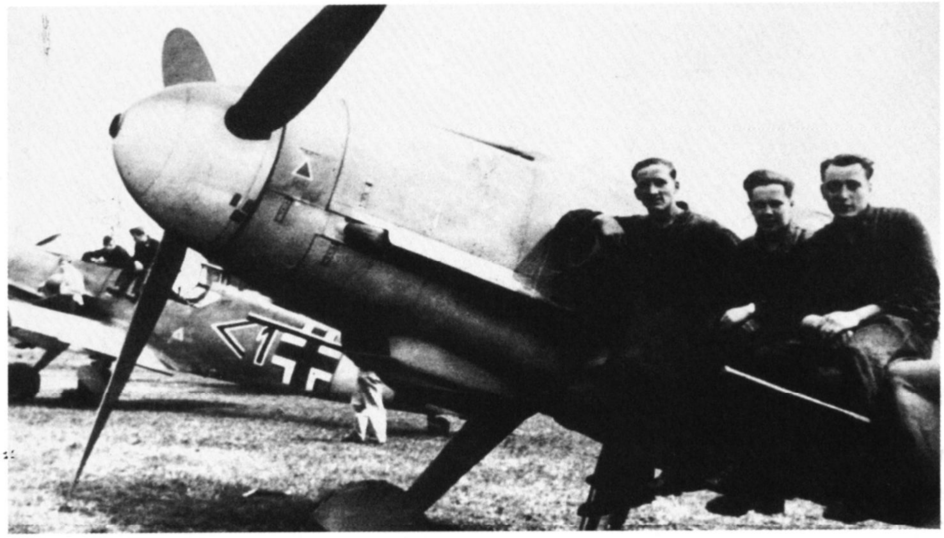
Eine recht glimpflich verlaufene Bruchlandung im Sommer 1942. Die Bf 109 F-2 konnte auf einem Feldflughafen einer Hs 126-Staffel notlanden.



Der Kommandeur der II./JG 52 wurde im Juli 1942 nach einem weiteren Luftlieg beglückwünscht.



Blick in eine Werfthalle, in der F 4`s der I./JG 52 in Olmütz repariert werden.

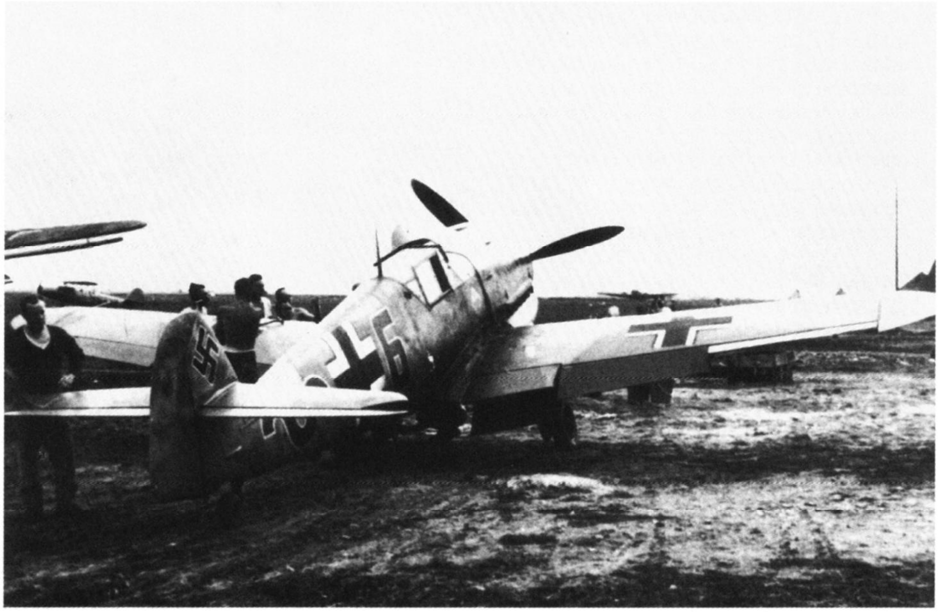


Eine Bf 109 F-4/Z bei der I. Gruppe des JG 52, Mai 1942.

stet. Offensichtlich hing die Nachrüstung von der Einstellung des jeweiligen Verbandsführers oder langgedienten Flugzeugführers ab. Weniger häufiger war die Panzerscheibe bei den auf dem nordafrikanischen Kriegsschauplatz anzutreffenden Staffeln zu sehen.
Als zusätzliche Bewaffnung waren 2 x 4 drallstabilisierte RZ 65-Luft-Luft-Raketen für die F-4 geplant. Die Abkürzung RZ stand für "Rauchzylinder". Hiermit sollen außer der Fw 190 A auch die Bf 109 F ausgerüstet werden. Dazu erhielt Messerschmitt acht Einzel-Geräte RZ 65, während die E-Stelle Travemünde im April 1942 noch mit der Überarbeitung der Schaltpläne für die Bewaffnung zu tun hatte. Die praktische Erprobung ließ selbst Ende September auf sich warten, da man erhebliche Probleme mit der RZ-Anlage hatte.
Zunächst sollte nur ein Musterflugzeug, eine F-4 mit der WerkNr. 9246, umgerüstet werden, nachdem der Fw 190-Versuchsträger am 13.08.1942 infolge Bruch ausgefallen war. Da die langwierige Entwicklung auch später wenig befriedigte, wurde sie eingestellt.

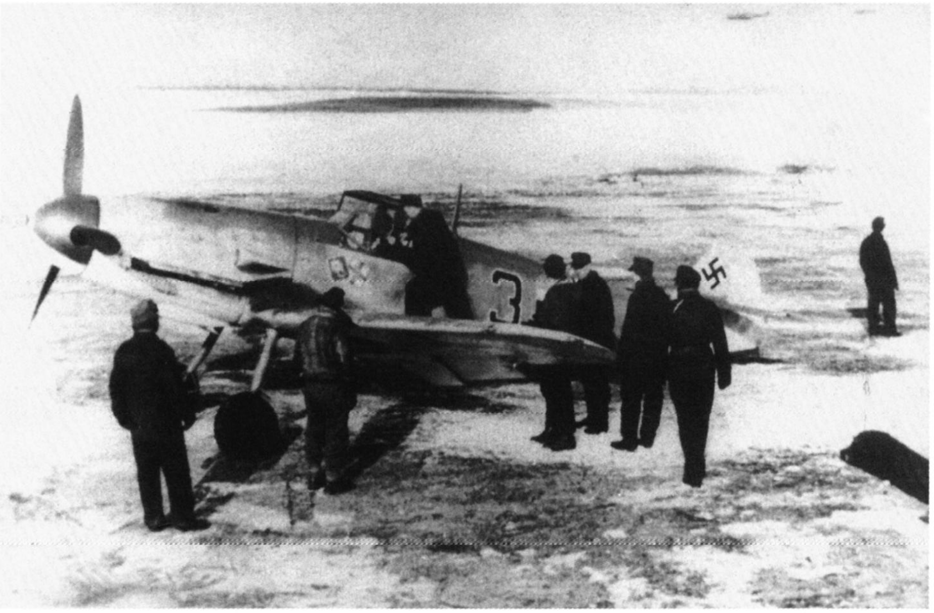
Liegeplatz der II./JG 52 an der Ostfront. Haareschneiden war angesagt. Im Vordergrund 2-cm-Munition.

Während eines Überführungsfluges einer F-4 entstand dieses Foto bei der III./JG 52.



Da die Bf 109 F-4 verstärkt im Mittelmeerraum und im Südabschnitt der Ostfront eingesetzt werden sollte, war die Ausstattung mit Tropen-ausrüstung unumgänglich. Hierzu gehörte vor allem der bereits bei der F-2, wenn auch nur in geringen Stückzahlen, nachgerüstete Sandabscheider. Dieser besaß am vorderen Ende zwei während des Fluges vom Piloten bedienbare Klappen, so daß während des Startvorgangs gewährleistet war, daß Sand und Staub nicht in größerem Maße in den Motor gelangen konnte. Die Steuerung der Klappen er-folgte mittels eines einfachen Seilzuges. Außer-dem war für den Piloten der F-4/trop. eine Über-lebensausrüstung im hinteren Rumpfteil verstaut. Die FT-Ausrüstung bestand anfangs aus einem FuG VIIa. Ab 1941 kam ein Kennungsgerät FuG 25 hinzu, das wie bei anderen Bf 109-Ausführungen, zum Teil, ab Frühsommer 1942, vermehrt durch das FuG 25a ersetzt wurde.

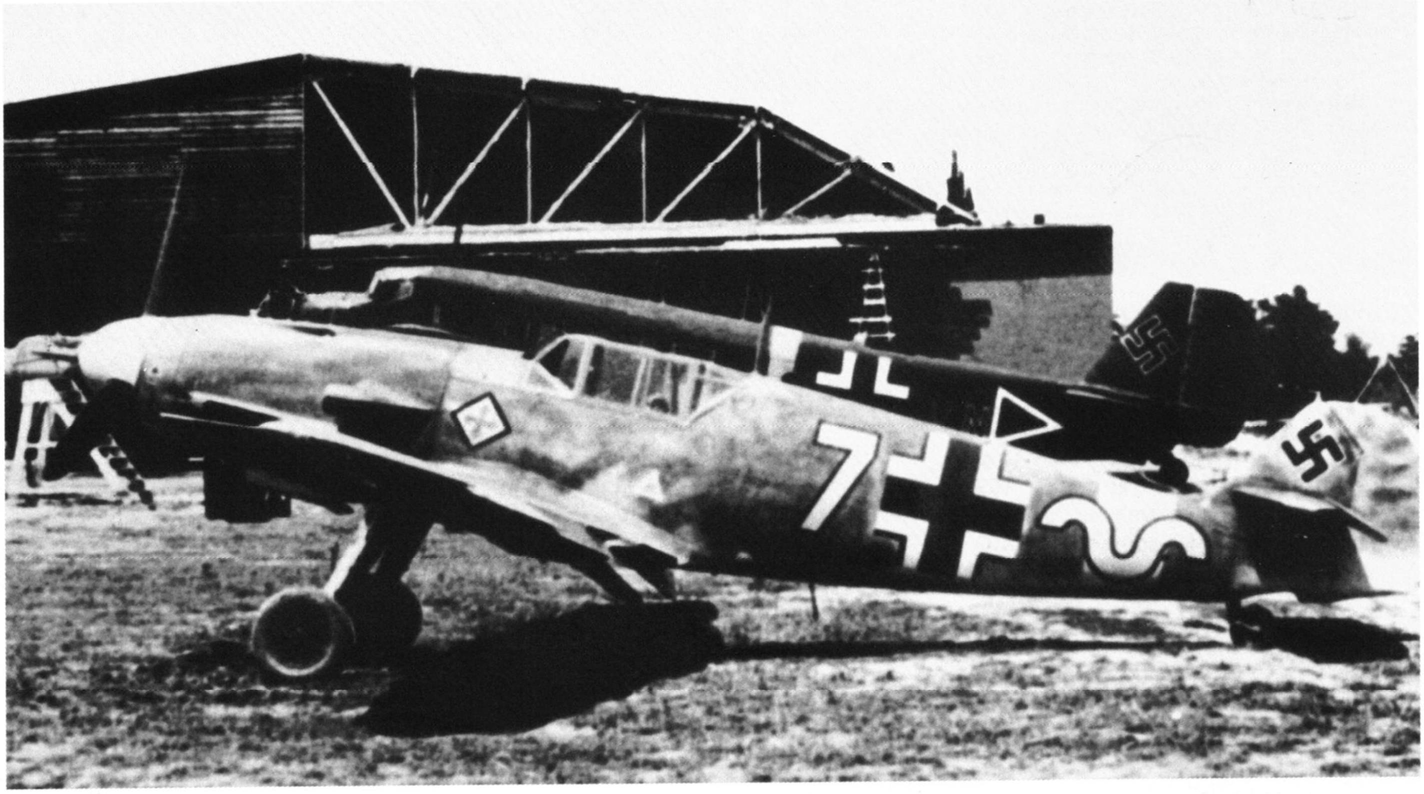
An Rüstsätzen konnten bei der Bf 109 F-4 durch die Truppe jederzeit angebracht werden:



Zur 8./JG 5 gehörte die hier gezeigte Bf 109 F-4 in Petsamo.

Wegen der verschneiten Start- und Landebahnen wurden bei der Bf 109 oftmals die Fahrwerksklappen demontiert. Hier eine Maschine der II./JG 52.

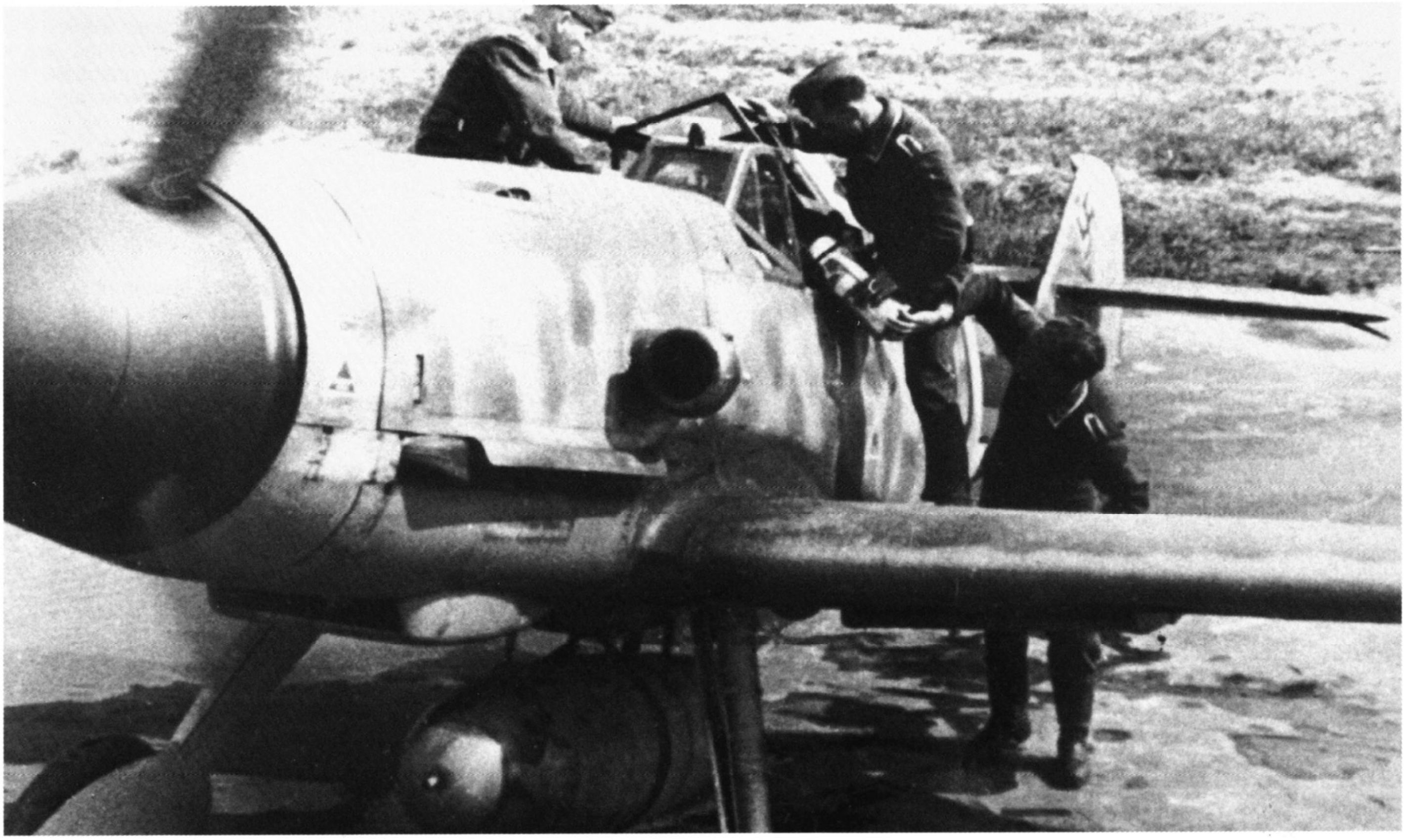
a) Bf 109 F-4/R1 (wie auch bei der Ausführung F-4/Z mit einer Flügelgondelbewaffnung (FGB) 151/20 bestehend aus zwei schweren MG 151/20-Maschinenwaffen. Bei beiden Kanonen waren in hölzernen Verkleidungen untergebracht, die unter beiden Flächen angebracht werden konnten. Die Gondelbewaffnung wurde zunächst in Tarnewitz erprobt. Da das mit der Rüstsatzanlage ausgestattete Musterflugzeug nicht nach Tarnewitz überführt werden konnte, wurden die Gondelwaffen dorthin per Bahn übersandt und bei der WerkNr. 7449 installiert. Die ersten Standbeschußversuche der noch nicht eingebauten Gondelwaffen ergaben jedoch zahlreiche Störungen, die erst nach dem Umbau an der Munitionslagerung sowie des Hülsenabführhales aufhörten. Als die Anlage in der Mustermaschine am Boden getestet werden sollte, verhakte sich zum einen der Munitionsgurt in der Waffe, zum anderen zerfiel der Leergurt nicht, nachdem gleichzeitig zwei Patronen zugeführt wurden, nachdem es zu einer Stauung bei der Munitionszuführung



Eine Bf 109 F-4 der 7./JG 52 vor den früheren Flugzeughallen eines russischen Flugplatzes.

Hinter dieser F-4 steht das Transportflugzeug der III./JG 52.

Wartung und Betankung einer F-4 des JG 54. (Bundesarchiv)



Als Aufklärer kam die Bf 109 F-4/R3 bei der 3.(F)/123 zum Einsatz. Die 4U+TL war mit einem Reihenbildgerät 50/30 ausgerüstet.

gekommen war. Erst ab etwa 60 Versuchen hatte man auch dieses Problem im Griff. Nach Anbringung einer waagerechten Verlängerung des Leerguthalses ging die Zahl der Waffenstörung - wie erwartet - stark zurück.

Nachdem die Gondelbewaffnung relativ betriebssicher war, wurden in Rechlin vier Bf 109 in der Zeit vom 11. bis 16.05.1942 mit Gondelwaffen ausgerüstet und im Stand erprobt. Bei einer der Maschinen handelte es sich um die WerkNr. 9246. Wegen der Verlegung der Maschinen an die Front konnte der Luftbeschuß nur noch mit einem der Flugzeuge getestet werden.

Anschließend wurde eine Bf 109 F-4 (WerkNr. 13149) aus der Produktion in Wiener Neustadt bei der E-Stelle Tarnewitz zusätzlich mit einer Sandabdichtung in Form von Lederklappen im Bereich des Hülsenabfuhrhalses ausgestattet und dort erprobt. Die mit zwei MG 151/20 ausgerüstete Maschine wurde zwischen dem 28.05.1942 und dem 2.06.1942 während 15 Beschußversuchen getestet. Nach einer Änderung des linken Leergurthalsen war die Funktion der Anlage in Ordnung und damit ab Juni 1942 einrührungsreif. Die Erprobung der F-4 mit Gondelbewaffnung wurde bis zum 1.10.1942 bei der E-Stelle Tarnewitz abgeschlossen und der Einbau - im Gegensatz zur F-2 - zur Einführung vorgeschlagen.

Die Zusatzbewaffnung fand jedoch nur eine relativ geringe Verbreitung bei den Jagdverbänden, obwohl davon 240 Maschinen bei WNF vom Band liefen. Beispielsweise waren Maschinen mit Gondelbewaffnung bei der I./JG 52 und der III./JG 77 vorhanden.

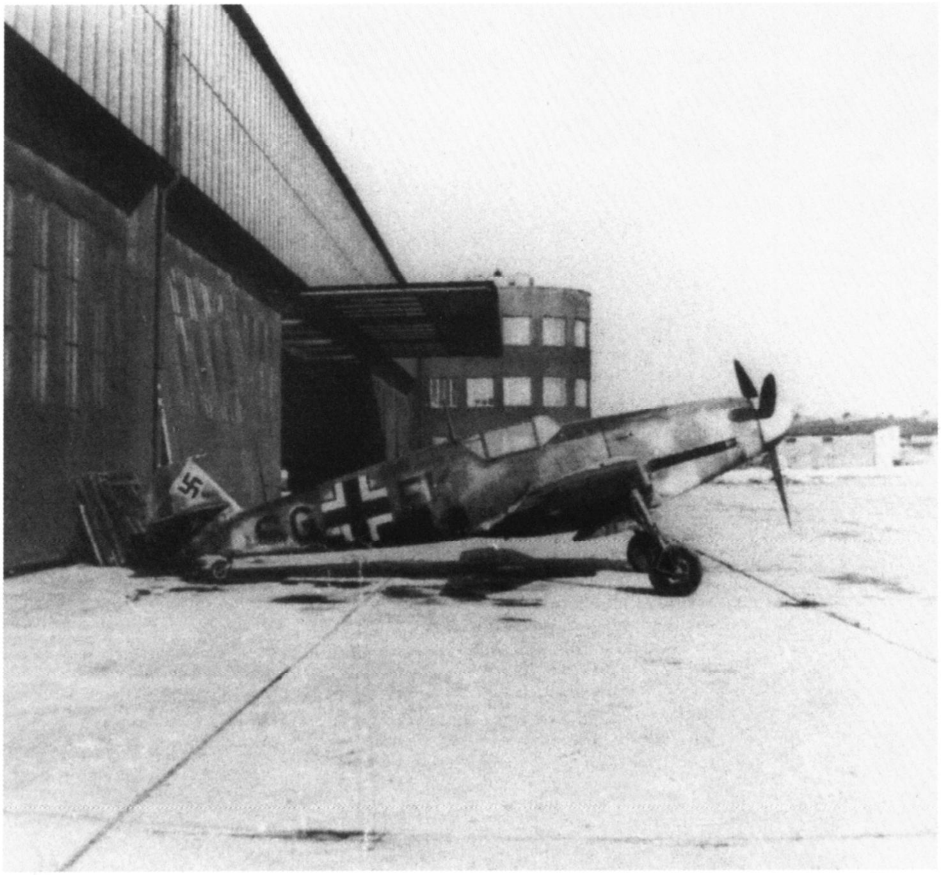
b) Bf 109 F-4/R2 mit einem Reihenbildgerät Rb 20x30 zwischen Spant 2 und 3. Die Kameraanlage befand sich hinter dem Sitz des Flugzeugführers und konnte so leicht mit einer neuen Filmkassette versehen werden. Aus Gewichtsgründen mußte die FT-Anlage bei dieser Aufklärer-Ausführung entfallen. Von dieser Sonderausführung entstanden fünf Flugzeuge bei den Erla-Werken.

Auch bei der 1.(F)/122 wurden einmotorige Aufklärer geflogen. Die F6+UH wurde im Sommer 1942 in Sardinien aufgenommen.

c) Bf 109F-4/R3 mit einer Reihenbildanlage Rb 50/30. Ansonsten entsprach die Aufklärerversion der F-4/R2. Von der F-4/R3 wurden bei Erla 36 Flugzeuge als Aufklärer hergerichtet.

d) Bf 109 F-4/R4 mit einer Reihenbildanlage Rb 75/30 und ohne FT-Ausrüstung. Hierbei handelte es sich offensichtlich um einen Musterbau, der wie auch die einzige F-4/R5 bei Erla entstand.

e) Bf 109 F-4/R5 mit einer Einbaumöglichkeit für die Reihenbildgeräte Rb 50x30 oder 75x30. Der Bf 109 F-4-Aufklärers verfügte im Gegensatz zu den meisten Aufklärern (F-4/R3) über eine FT-Anlage.



Die Bf 109 V31 (WerkNr. 5642, SG+EK) diente der Vorerprobung des Me 209-Fahrwerks.

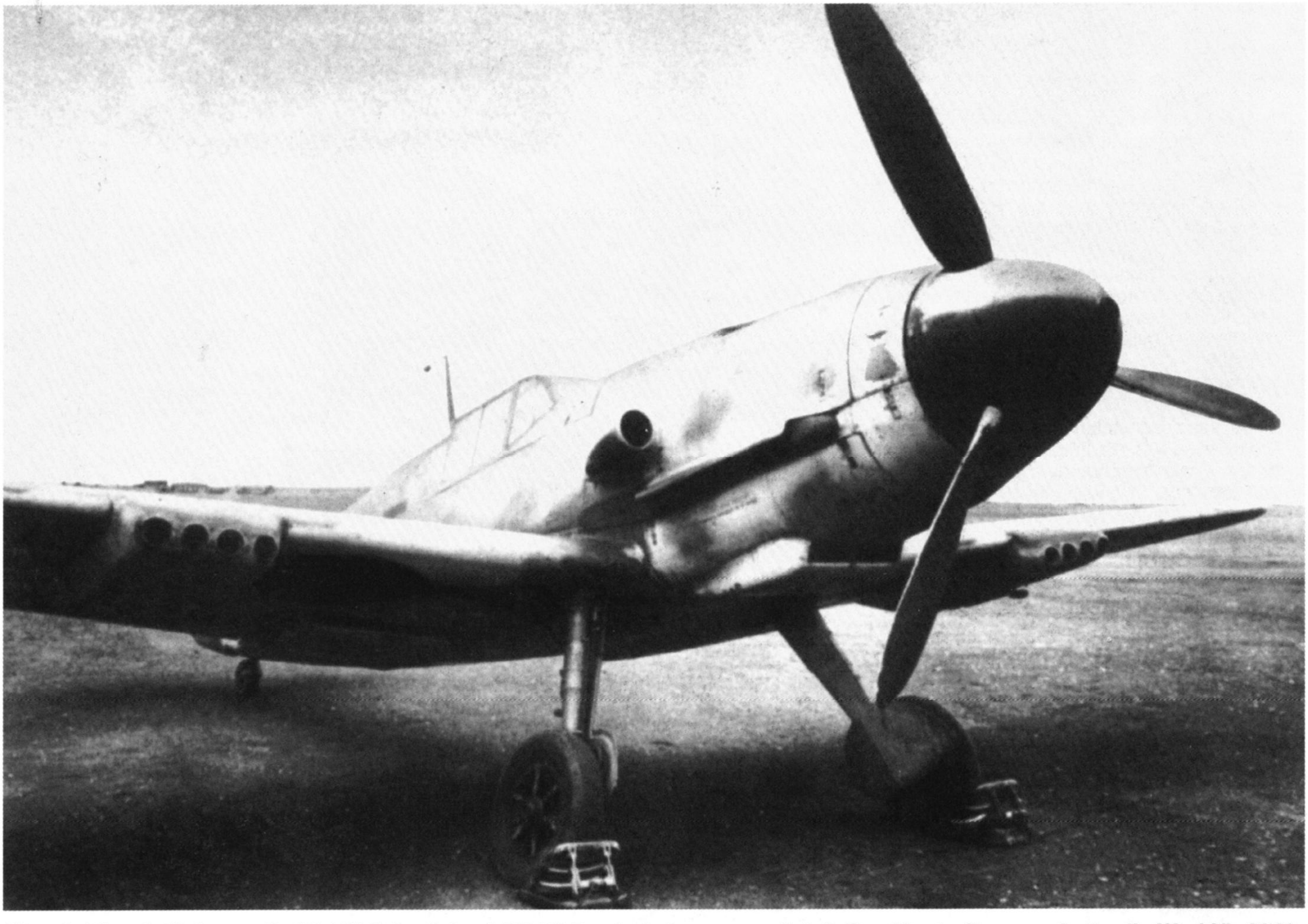
Von der Bf 109 F-4 gab es ebenso wie von der Ausführung F-2 eine leistungsfähige Jagdbomber-Ausführung. Von der Baureihe Bf 109 F-4 gelten folgende Baureihenblöcke als gesichert:

7001 - 7660	WNF	Wiener Neustadt
8261 - 8900	Erla	Leipzig
10001 - 10300	Erla	Leipzig
13001 - 13390	WNF	Wiener Neustadt

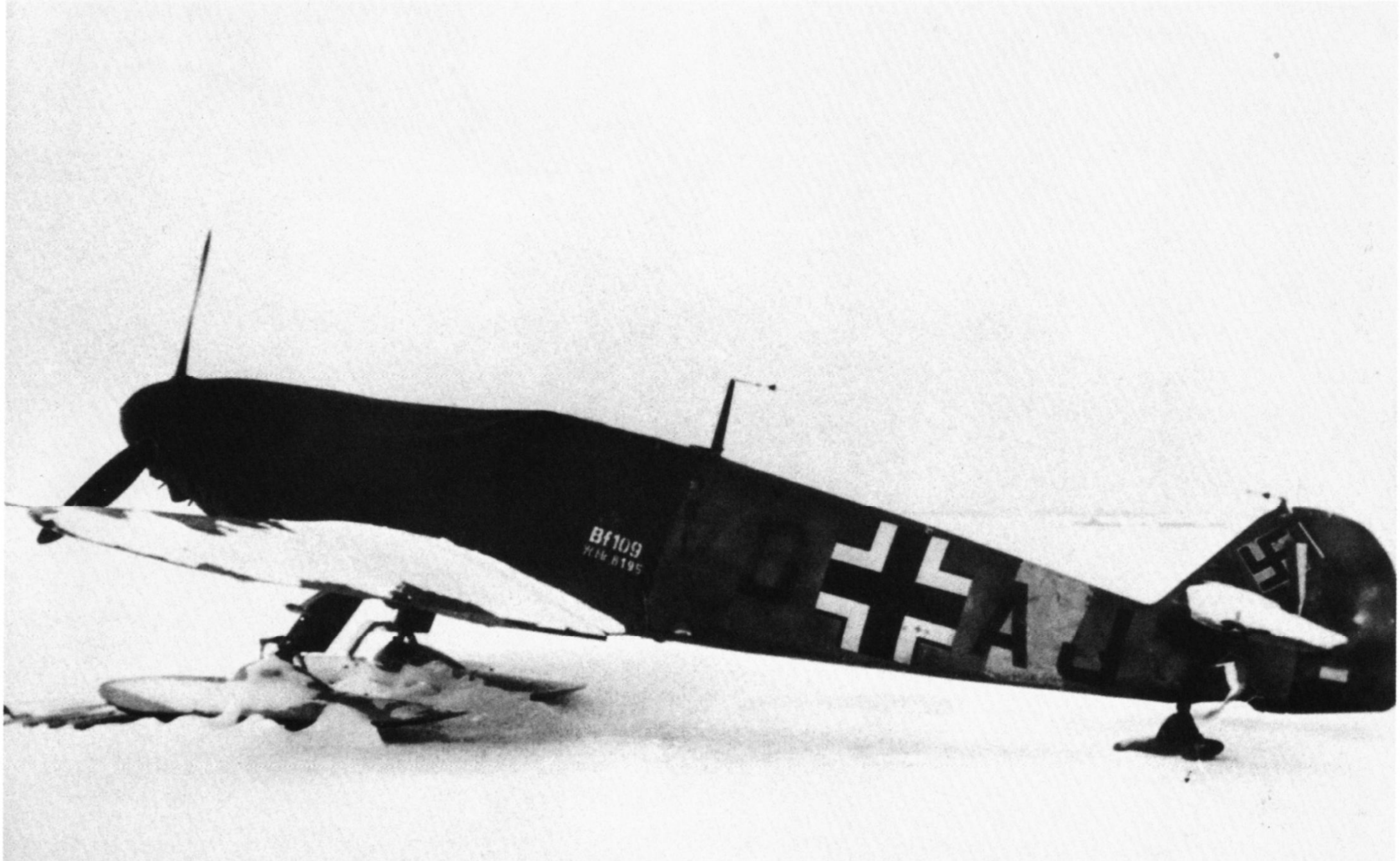
Von diesen bildete der Baureihenblock ab 7001 mit über 1000 Maschinen, die zwischen Mai 1941 und Ende 1941 vom Band liefen, das zahlenmäßig größte Baulos der F-4.
Die Maschinen waren zeitweise bei nahezu allen Jagdgruppen der Luftwaffe sowie bei einigen Verbündeten anzutreffen:

a) I., III und IV./Jagdgeschwader 1
b) I. bis III. und 10.(Jabo)/Jagdgeschwader 2
c) I. bis III./Jagdgeschwader 3
d) I. bis IV./Jagdgeschwader 5
e) I. bis III. und 10.(Jabo)/Jagdgeschwader 26
f) I. bis III. und 10.(Jabo)/Jagdgeschwader 27
g) II. bis III./Jagdgeschwader 51
h) I. bis III. /Jagdgeschwader 52
i) I. bis III. und 10.(Jabo)/Jagdgeschwader 53
j) I. und III./Jagdgeschwader 54
k) I. und III./Jagdgeschwader 77
l) Jabogruppe Süd und Ost
m) Ergänzungsjagdgruppe West
n) Jabogruppe OB-Süd (vormals Jabogruppe Afrika)

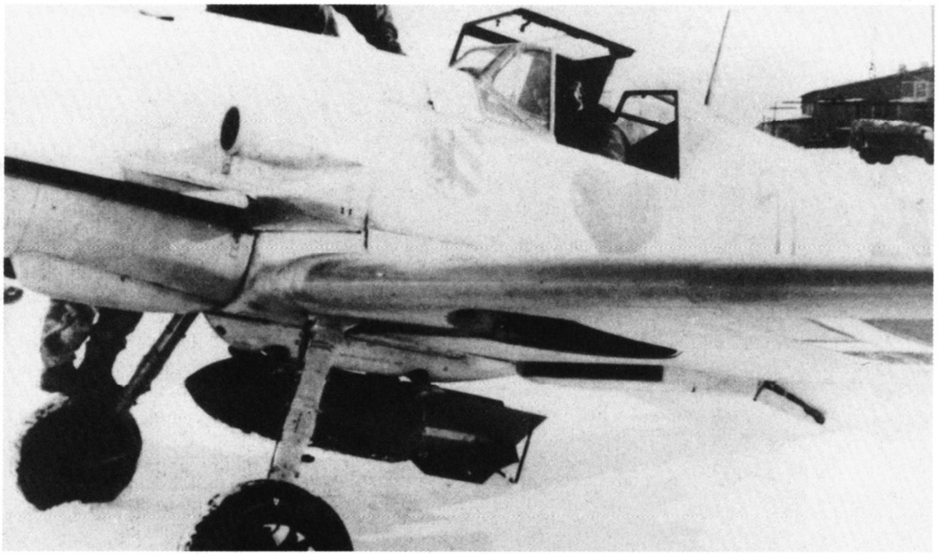
Ferner wurde die Bf 109 F-4 mit entsprechender Reihenbild-Ausstattung als Nah- und Fernaufklärer bei folgenden Aufklärungsverbänden eingesetzt:



Nur als Einzelstück war die Bf 109 F-2 mit 2 x 4 RZ 65-Bordraketen ausgerüstet. Das Musterflugzeug hatte die WerkNr. 9246.



Zur Erprobung erhielt die WerkNr. 8195 (VD+AJ), eine aus der Erla-Produktion stammende Bf 109 F-2, ein Ski-Fahrwerk.

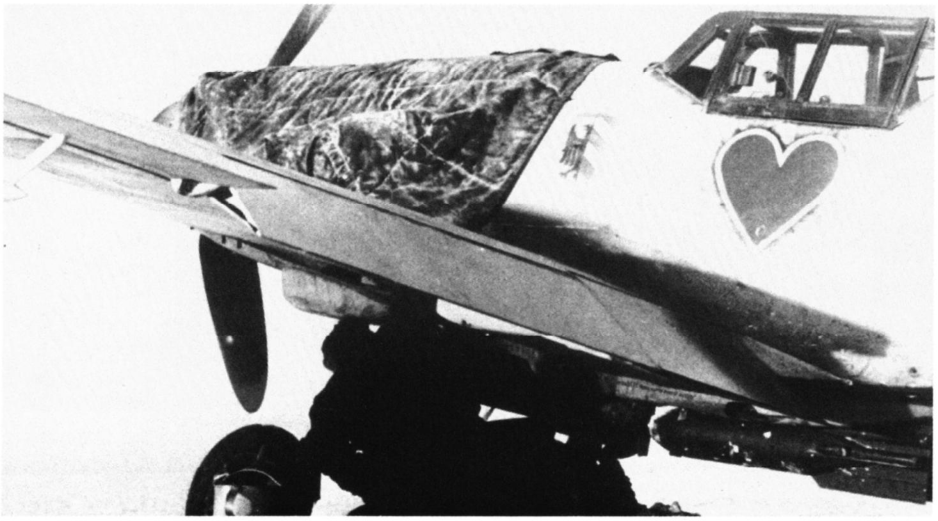


Bei der I./JG 54 waren F-4/B im Winter 1941/42 mit einer SC 250 oder SC 500 unter dem ETC 500 IXb im Einsatz.

a) 4.(H)/12
b) 2.(H)/14
c) 1./NAG 2
d) 6./NAG 4
e) 1./AufklGr. ObdL
f) 4./(F)/100
g) 4./(F)/122
h) 3./(F)/123

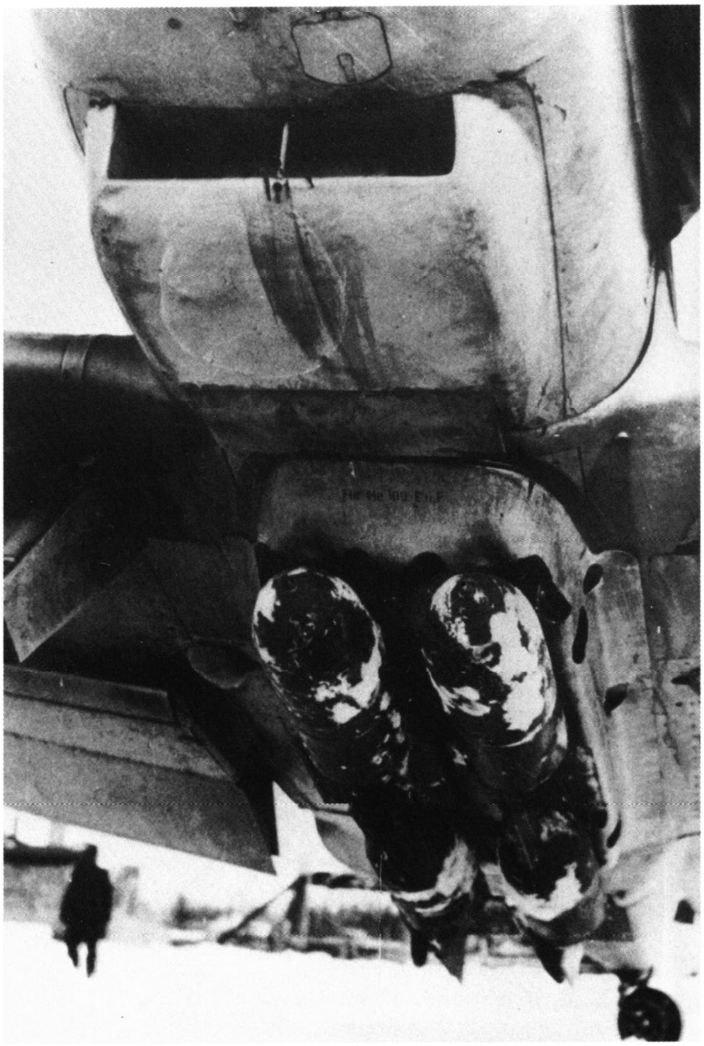
Die ersten Verluste von Bf 109 F-4-Flugzeugen, die ab Ende Mai 1941 die Jagdgruppen erreichten, traten im Sommer ein. Zu den ersten gehörte Olt. Lössnitz von der III. Gruppe des JG 52, der mit seiner F-4 (WerkNr. 7020) infolge einer unfreiwilligen Bodenberührung ums Leben kam.

Die Bf 109 F prägte zumindest zwischen 1941 und 1942, zum Teil bis weit ins Jahr 1943, das Bild nahezu aller deutschen Jagdgeschwader. Ob über der Ostfront, dem Mittelmeer oder Westeuropa, die Bf 109 F-2 und F-4 bildeten in Standard- und Tropenausführung das Kernstück der Luftverteidigung, des operativen Jäger- und Jagdbombereinsatzes. Die ersten im Einsatz verlorengegangenen Jagdbomber waren die F-4/B mit der WerkNr. 7232, die am 20.05.1942 in England notlandete sowie die zur 10. (Jabo)/JG 2 gehörende WerkNr. 7626. Beide Maschinen stammten aus der Produktion der Wiener-Neustädter Flugzeugwerke und waren bereis 1941 ausgeliefert worden.



Beladung einer F-4/B der I./JG 54 mit vier SC 50-Bomben.

Beladung eines Jagdbombers beim JG 53 im Osten.

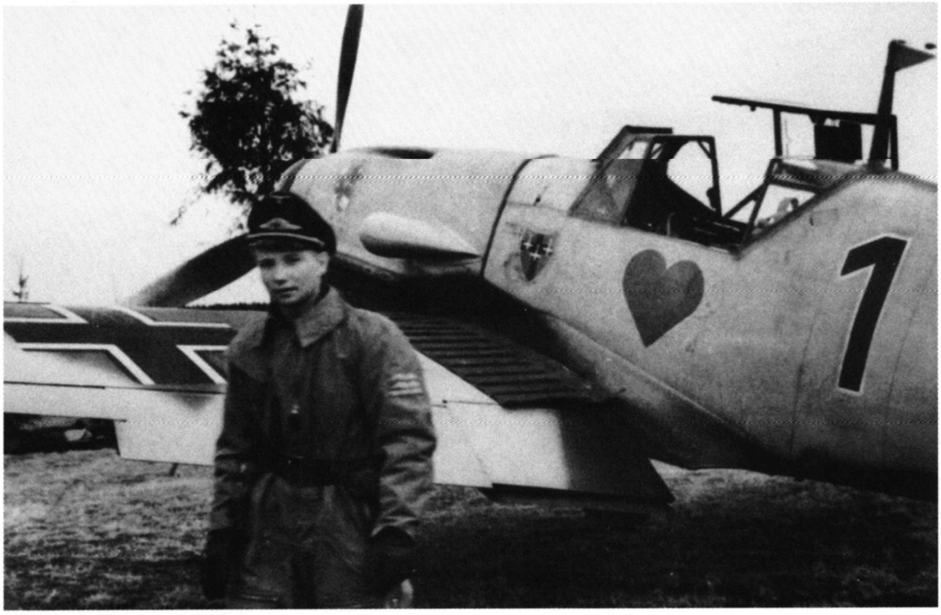


Zur 10.(Jabo)/JG 53 gehörte diese Bf 109 F-4/B, die vier 50 kg-Bomben trug.

Die Mehrzahl der den harten Einsatzalltag überlebenden Bf 109 F-4 wurden überholt und war danach zunehmend bei Schulverbänden anzutreffen:

a) Jagdgeschwader 101
b) Jagdgeschwader 103
c) Jagdgeschwader 104
d) Jagdgeschwader 106
e) Jagdgeschwader 107
f) Nachtjagdgeschwader 101

Ab Ende 1943 wurde die Bf 109 F-4 dort zunehmend von frühen Ausführungen der Bf 109 G verdrängt. In den Listen zur Flugzeugverteilung werden im Mai 1944 dennoch noch 36 Bf 109 F genannt, die nach erfolgter Reparatur wieder an Ausbildungsverbände angegeben wurden. Im Juni belief sich die Zahl auf 43, von denen das KG 101 zwei Flugzeuge erhielt. Von den 80 Maschinen im Juli 1944 wurden sechs Maschinen für den Einsatz als Misteloberteil herangezogen. Im August 1944 waren aus Reparaturbeständen 72 Bf 109 E und F vorhanden, von denen 27 Bf 109 F-2 und F-4 für das "Mistel-Programm" eingeplant waren. Ab September 1944 wurden die Baureihenbezeichnungen weggelassen, so daß keine Angaben über einzelne Bauausführungen mehr möglich ist. Ende 1944 dürften fast alle Bf 109 F aus den Beständen der Schulverbände verschwunden sein.

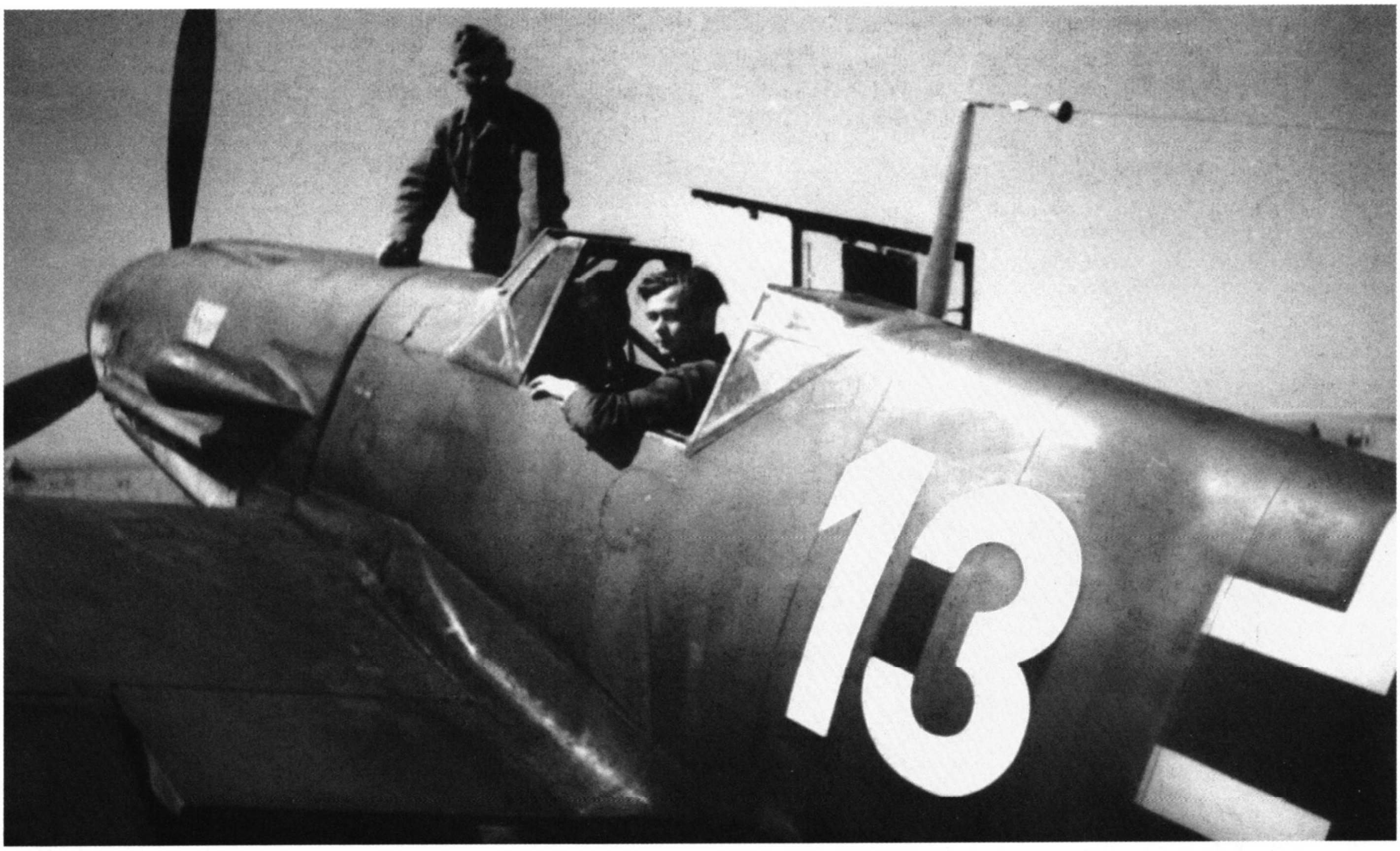


Der Staffelkapitän der 8./JG 54 nach der Rückkehr vom Feindflug. Die Maschine (F-4) war mit einer Panzerscheibe ausgerüstet und verfügt noch über den frühen Ladereinlauf. (Bundesarchiv)

Die Adjutanten-Maschine der III./JG53, eine F-4, im Winter 1941/42. (Bundesarchiv)

Eine Maschine (F-4) der 9./JG 54, der "Teufelsstaffel", in Siwerskaja, im Kriegswinter 1941/42.

Im vorderen Kaukasus entstand diese Aufnahme am 30.11.1942. Die Wartungskräfte sind mit der Enteisung beschäftigt.



Eine Bf 109 F-4/Z der I./JG 51 im Sommer 1942.

Bf 109 F-5

Eine neue Ausführung der F-Serie schlug Prof. Messerschmitt im Sommer 1941 während einer Entwicklungsbesprechung vor. Es handelte sich dabei um einen mittels des für 100 Oktan-Kraftstoff ausgelegten DB 601 N angetriebenen Höhenjägers (und -aufklärers) mit VDM 9-11207 A-Luftschraube. Die Maschine sollte die Zelle der F-2 aufweisen, aber mit einem MG 151/20 bestückt werden. Es kann davon ausgegangen werden, daß die Baureihe F-5 mit zusätzlicher GM 1-Anlage geplant war.

Laut den Unterlagen des RLM soll nur eine einzige Bf 109 F-5 vor Oktober 1941 die Werkshallen in Wiener Neustadt verlassen haben. Dagegen sprechen mehrere Verlustmeldungen der Einsatzverbände sowie der Schulen und sonstigen Verbänden. Von der Bf 109 F-5 gingen demnach mindestens drei Maschinen zu Bruch.

Einmal am 30.05.1942 die Maschine mit der WerkNr. 8754, die von einem Piloten der 1.(F)/122 geflogen wurde und die Kennung F6+YH trug sowie eine zweite F-5, die zur 1. Staffel der JGr. 50 gehörte. Die Maschine ging am 7.09.1943 bei Lachen-Speyerdorf zu Bruch, wobei der Flugzeugführer, Uffz. Mielsen verletzt wurde. Bei der Jagdgruppe 50 handelte es sich um eine Einheit, die speziell zur Bekämpfung hochfliegender Mosquitos eingesetzt wurde. Eine dritte Maschine mit der WerkNr. 8142 ging 1943 infolge Bedienungsfehler in Antwerpen verloren. Der Pilot war OFw. Heinz Polterer und gehörte zum Flugzeugüberführungsgeschwader 1.

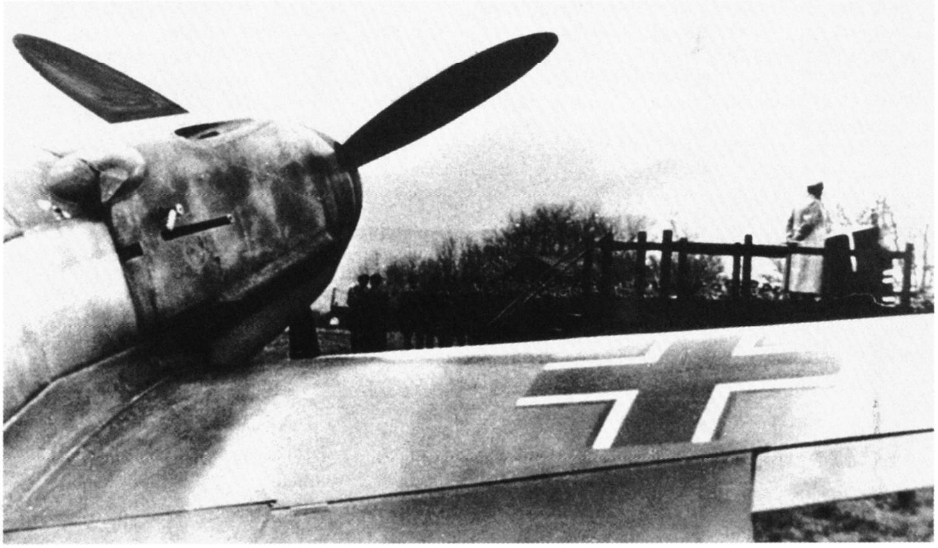
Reichsmarschall Göring beim JG 26, 5.12.1941

Bf 109 F-6

Im Oktober 1940 sahen Planungen die Produktion von 1281 Bf 109 F-6 durch das Messerschmitt Werk Regensburg, bei WNF in Wiener Neustadt, bei Arado in Rostock-Warnemünde sowie bei Ago und Erla vor.
Bei der Ausführung Bf 109 F-6 handelt es sich offensichtlich um eine F-4 mit verstärkter Bewaffnung. Man hatte somit den Wünschen erfahrener Verbandsführer, wie etwa Galland und Oesau, mit einfachen Mitteln Rechnung getragen. Es handelt sich im Normalfall um eine stärker bewaffnete Ausführung, die außer einem MG 151/20 als Motorkanone noch über je zwei MG 17 im Rumpf und den Flächen verfügte. Wie bei der Bf 109 E sollten die in beiden Flächen eingebauten Waffen durch MG FF ersetzt werden.
Möglicherweise wurde nur eine Bf 109 F-6 (WerkNr. 6750) mit zwei zusätzlichen MG FF in den Tragflächen ausgerüstet. Im Spätherbst 1941 flog Oberstlt. Adolf Galland die Maschine im Westen. Am 18.11.1941 griff er mit seiner F-6 eine "Spitfire" an und brachte diese zum Absturz.

Reichsmarschall Göring vor Adolf Gallands Bf 109 F, die als besondere Bewaffnung zwei MG FF in den Flächen aufwies.

Verabschiedung von Adolf Galland. Bei der Bf 109 F handelt es sich um eine F-2/Z mit MG 131-Bewaffnung.



MG FF-Flächenbewaffnung von Oberstleutnant Gallands Bf 109 F.

Bf 109 F-7

Keine verläßlichen Angaben fanden sich zur Ausführung Bf 109 F-7. Die Baureihenübersichten zur Bf 109 nennen diese Version nicht.

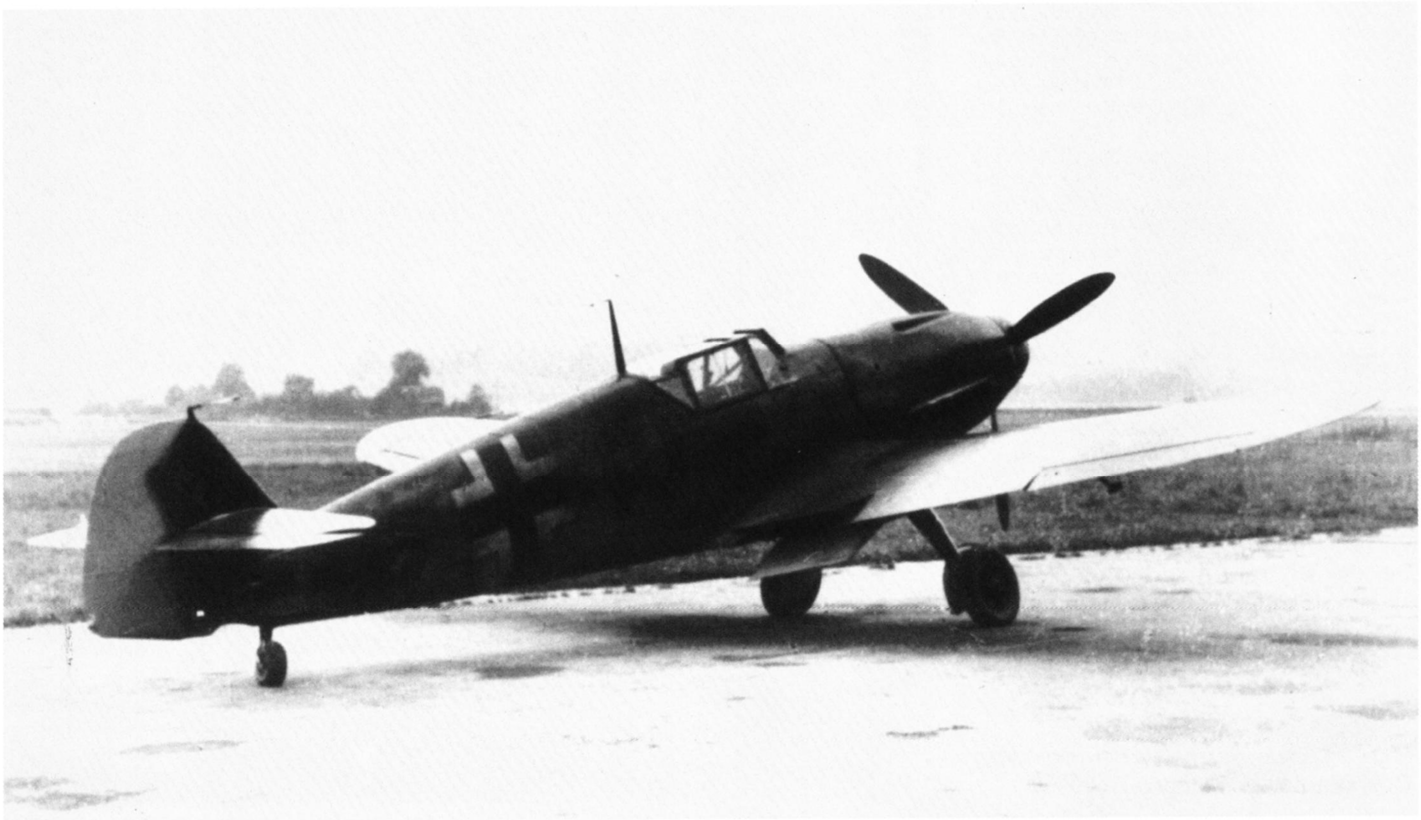
Bf 109 F-8

Von der Bf 109 F-8 soll der Bau von insgesamt 1112 Flugzeugen geplant gewesen sein. Die Fertigung sollte gleichzeitig bei drei Werken, Leipzig, Regensburg und Wiener Neustadt ab März 1941 anlaufen und ein Jahr später abgeschlossen sein. Infolge der Bf 109 G-Produktion entfiel diese Ausführung kurzfristig.

Bf 109 F als Erprobungsträger

Mehrere Bf 109 F dienten bei den Messerschmitt-Werken ab August 1941 vielfältigen Erprobungsaufgaben. Die Vorserienmaschine mit der WerkNr. 5603 diente als Erprobungsmuster mit Bugrad und wurde erstmals durch die versierten Werkspiloten Wurster und Baur am Boden erprobt und anschließend mindestens 23 mal geflogen, ehe die Maschine im Januar 1941 ein verkürztes Fahrgestell erhielt und damit die Erprobung fortsetzen sollte. Die Maschine ging schließlich bei einem alliierten Tiefangriff auf Mühlacker, im Sommer 1944, verloren.

Die Bf 109 F-2 mit der WerkNr. 9161 traf am



Während der Überführung landete diese Bf 109 F-4/Z (WerkNr. 7605, PC+JY) versehentlich in der Schweiz.

13.06.1941 in Regensburg ein, um dort im August mit einem Breitspurfahrwerk versehen zu werden. Die Änderung der Fahrwerksanlage stellte einen wesentlichen Schritt zur geplanten Me 309 dar.

Bei der zweiten Erprobungsmaschine handelte es sich um eine Bf 109 F-4 (WerkNr. 7003), die mit einem DB 601 E ausgerüstet war. Das Mus-terflugzeug erhielt im Juli 1941 einen lenkbaren Sporn und sollte mit einer Me P6-Verstell-Luftschraube ausgerüstet werden. Die Flugerprobung sollte Anfang 1942 beginnen.

Bei Messerschmitt war bereits im Jahre 1942 - zur Klärung der Frage: Normal- oder V-Leitwerk für das neue Projekt einer Me 264 - eine Bf 109 mit V-Leitwerk in der Planung. Das Musterflugzeug stellte eine Bf 109 F-4 (Werk-Nr. 14003, VJ+WC) dar, deren Flugerprobung am 21.01.1943 durch Karl Baur begann.

Die WerkNr. 6631, eine Bf 109 F-1, wurde Anfang 1942 mit einer Verdampfungskühler-Anlage ausgerüstet und sollte frühestens ab März 1942 die Testflüge aufnehmen können. Nähere Angaben sind hierzu nicht bekannt.

Bf 109 F im Ausland

Im Vergleich zur Bf 109 G gelangten nur relativ wenige Bf 109 F-2 und F-4 zu Jagdverbänden und -staffeln der mit Deutschland verbündeten Staaten.

An der Ostfront wurde ab Oktober 1942 eine ungarische Jagdstaffel mit Bf 109 F-4 unter deutscher Führung eingesetzt. Anschließend firmierte die Einheit als 5/1 "Puma". Diese Einheit erhielt Ende 1942 eine erste Bf 109 F-4/B. Ab dem Januar 1943 trafen bei der 1/1. weitere elf Bf 109 F-4/B ein. Die Bf 109 F nahmen an den Kämpfen im Raum Stalingrad teil. Von den gelieferten Jagdbombern gingen mindestens fünf bis Juni 1943 verloren. Ende Mai 1943 wurde zunächst eine generalüberholte Bf 109 F-2 (WerkNr. 12803, KH+NY) und dann mindestens 20 gebrauchte Bf 109 F-4/B vom Verbindungskommando der Luftflotte 4 den ungarischen Luftstreitkräften übergeben. Ab November 1943 wurde aus der 5/1. und der 5/2. die dem I. Fliegerkorps unterstehende Jagdgruppe 102 mit zwei Staffeln, die zunehmend über Bf 109 G verfügte.

Auch bei dem verbündeten Italien waren Ende 1942 zwölf Bf 109 F-4 bei der 150^{O} Gruppo in San Pieto di Caltagirone im Einsatz. Dem 4^{O} Stormo waren weitere drei Bf 109 F zugeteilt. Die der Regia Aeronautica überlassenen Maschinen dienten in erster Linie als leistungsstarke Schulflugzeuge, ehe die bereits verbindlich zugesagten 22 Bf 109 G-2, G-4 und G-6 eintrafen.

Außerdem wurden in Schweden und der Schweiz mehrere Bf 109 F erbeutet:

In Schweden landete am 9.10.1943 eine Bf 109 F-4 mit der Zulassung DR+ZM, deren Pilot, Ofhr. Becker, der bei einem Übungsflug über Dänemark ein Pulk von etwa 100 B-17 traf. Der Flugzeugführer verlor aber bald den Kontakt zum Gegner und geriet in eine Nebelbank. Anstatt nach Kopenhagen zurückzukehren verschlug es ihn bis nach Växjo, wo er infolge des zur Neige gehenden Treibstoffs auf einer Wiese notlandete. Die Maschine wurde im Jahre 1946 verschrottet.

In der Schweiz wurden die beiden F-4 (Werk-Nr. 7197, NW+KU und WerkNr. 7605. PC+JY) als J-716 und J-715 in den Bestand der Flugwaffe eingegliedert. Die Maschinen hatten sich beim Flug in Frankreich nach Freiburg/Br. verfranzt und waren irrtümlich in der Schweiz gelandet. Beide Flugzeuge wurden schließlich Anfang 1948 als nicht mehr flugtauglich ausgesondert und im Mai endgültig abgewrackt.

Fazit

Abgesehen von der Bf 109 F-1 und den beiden Großserien F-2 und F-4 wurden zwischen August 1940 und der Aufgabe der Produktion im Jahre 1942 etwa 2.400 Maschinen produziert. Alle übrigen Ausführungen (F-5, F-6 und F-8) galten lediglich als Abwandlungen dieser Versionen.

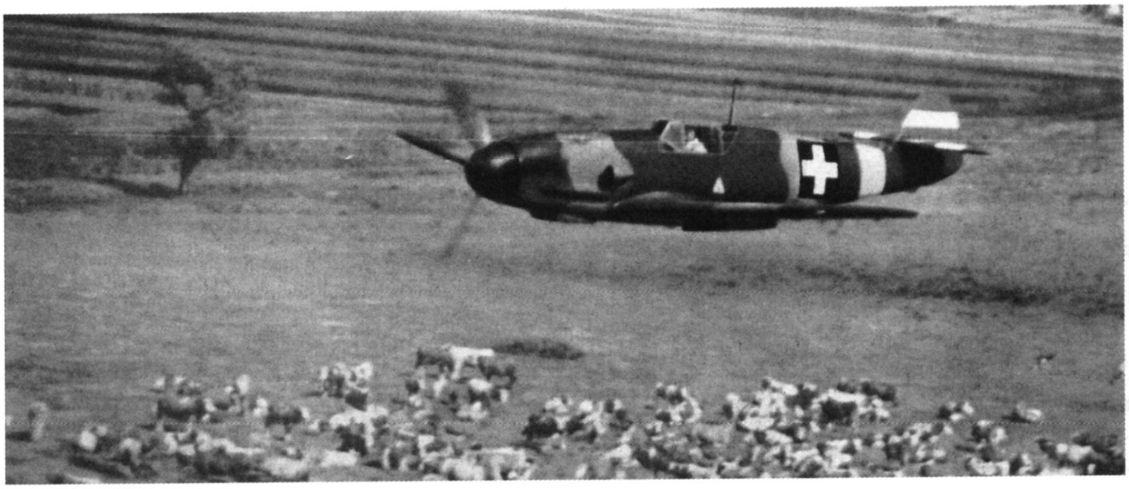
Die "Friedrich" stellte zwischen 1941 und 1942 den nahtlosen Übergang zwischen der "Emil" und der "Gustav" dar.

Im Vergleich zur Bf 109 E war die F zwar leichter bewaffnet, trug jedoch dem gestiegenen gegnerischen Potential fliegerisch und leistungsmäßig Rechnung.

Die Bf 109 F-4 wurde ab Sommer 1942 bei der Mehrzahl der deutschen Jagdgeschwader durch die Ausführung Bf 109 G-1, die dank des eingebauten DB 605 über größere Leistungsmöglichkeiten, aber auch über eine wesentliche kampfstärkere Bewaffnung verfügte, verdrängt.

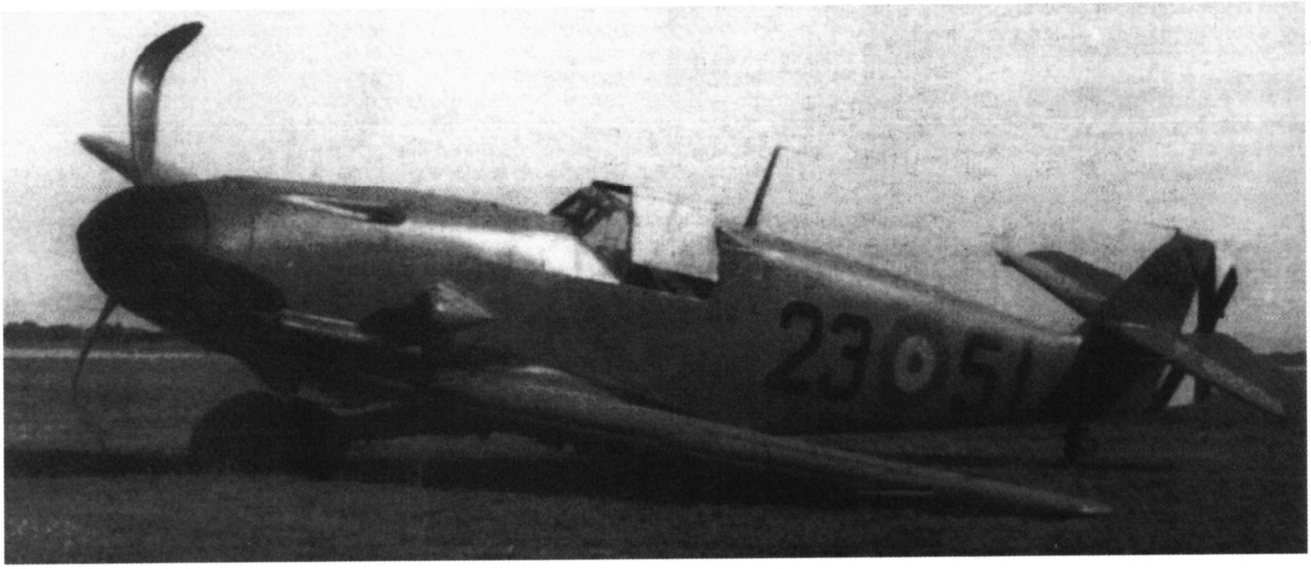
Eine durch Feindeinwirkung zerstörte Bf 109 F der I./JG 52.

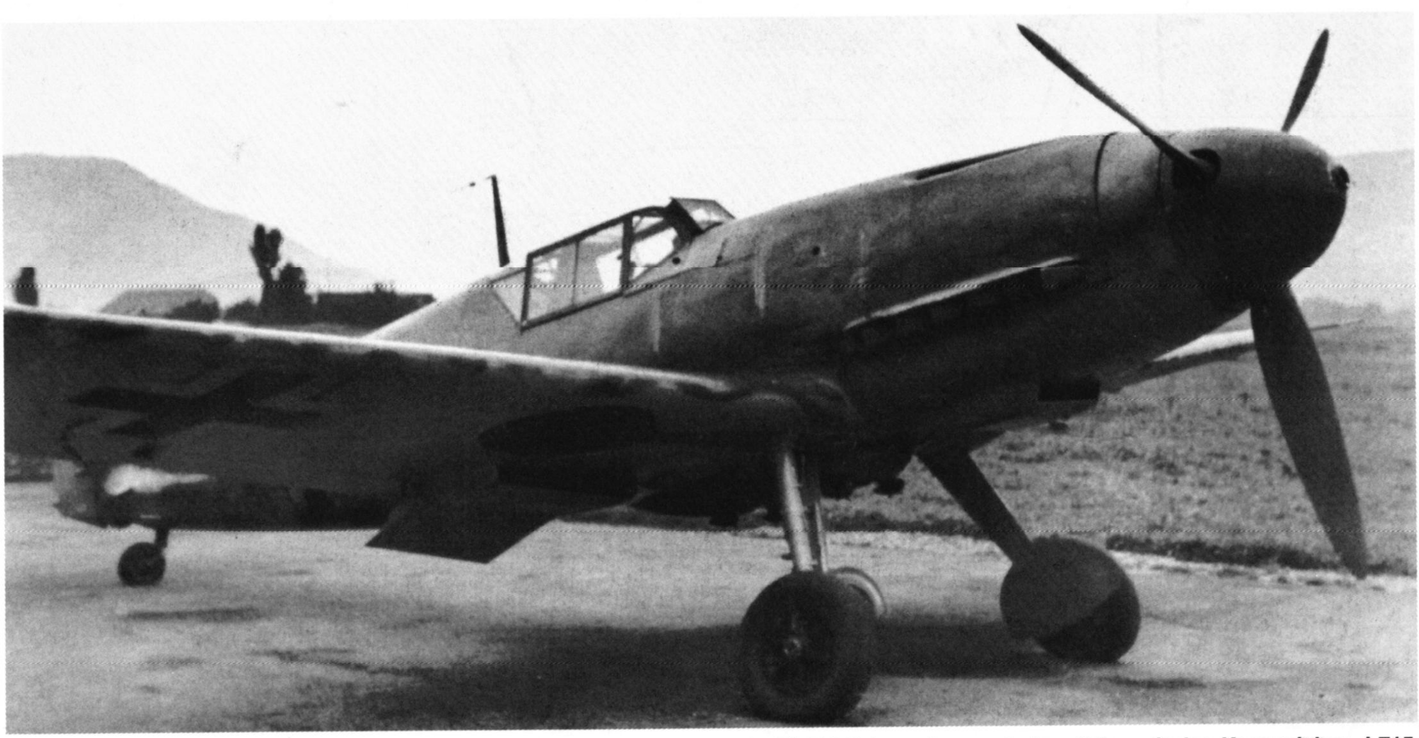
Messerschmitt Bf 109 F´s unter fremder Flagge



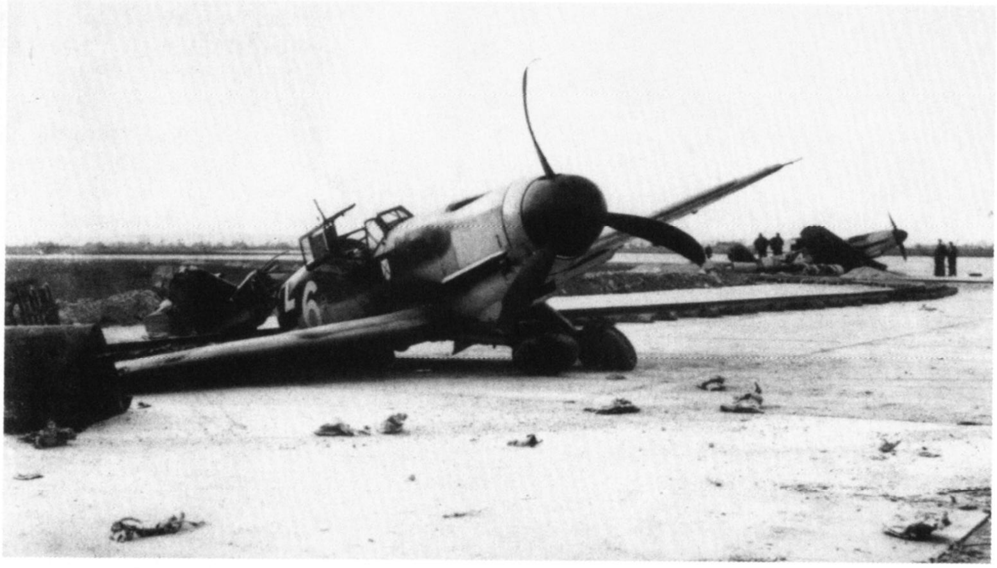
Die ungarischen Luftstreitkräfte verfügten über eine größere Anzahl an Messerschmitt Bf 109 F Flugzeugen. Hier eine Maschine bei einem Flug über die typische ungarische Landschaft.

Messerschmitt Bf 109 F-4 der spanischen Luftstreitkräfte. Vermutlich handelt es sich hier um die Werknummer 10062, eine Bf 109 F-4/trop.

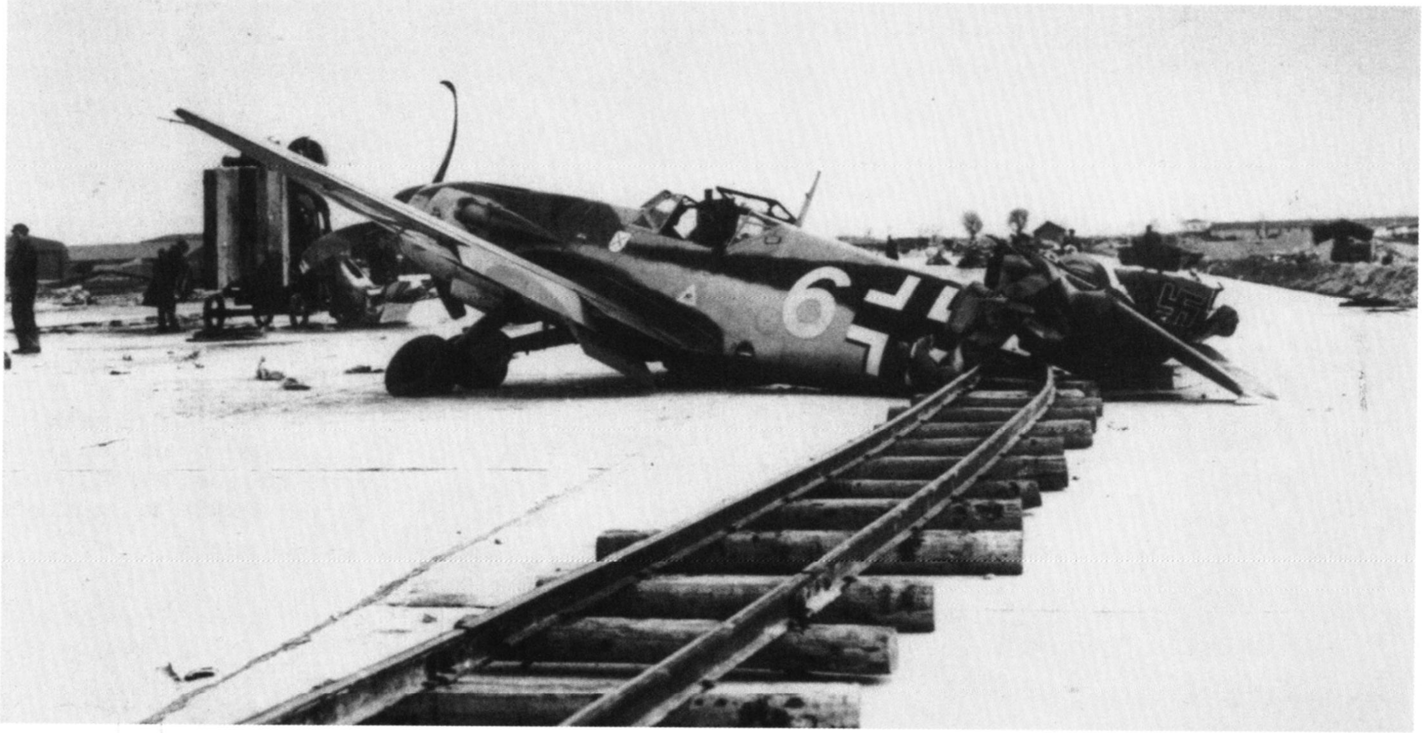


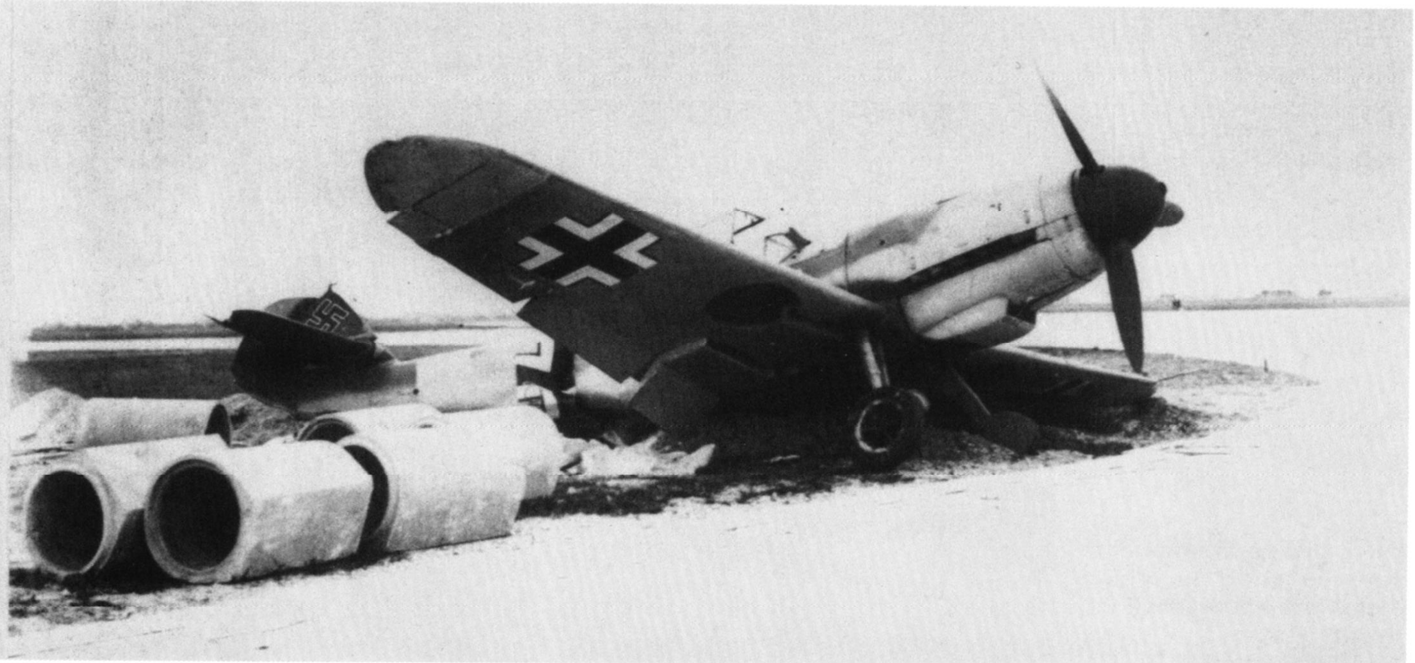


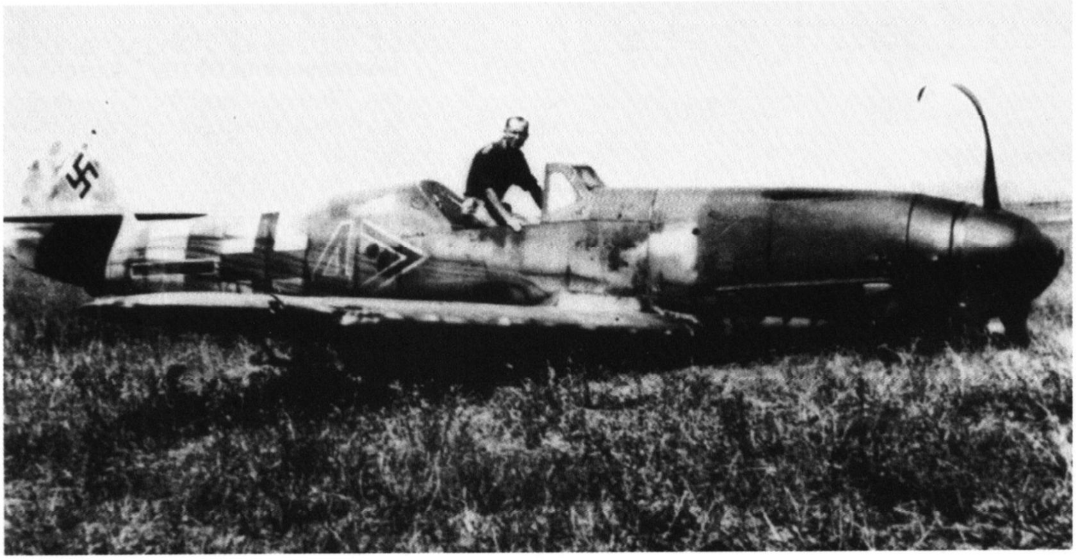
Zwei wegen Treibstoffmangels in Belp (Schweiz) gelandete Messerschmitt Bf 109 F-4 wurden nach dem Krieg mit den Kennzeichen J-715 und J-716 in der Schweiz immatrikuliert. Aufgrund von fehlenden Ersatzteilen wurden die Maschinen jedoch nicht von der schweizer Fliegertruppe übernommen. Dieses Foto zeigt eine Maschine kurz nach der Landung, noch mit deutschen Kennzeichen.



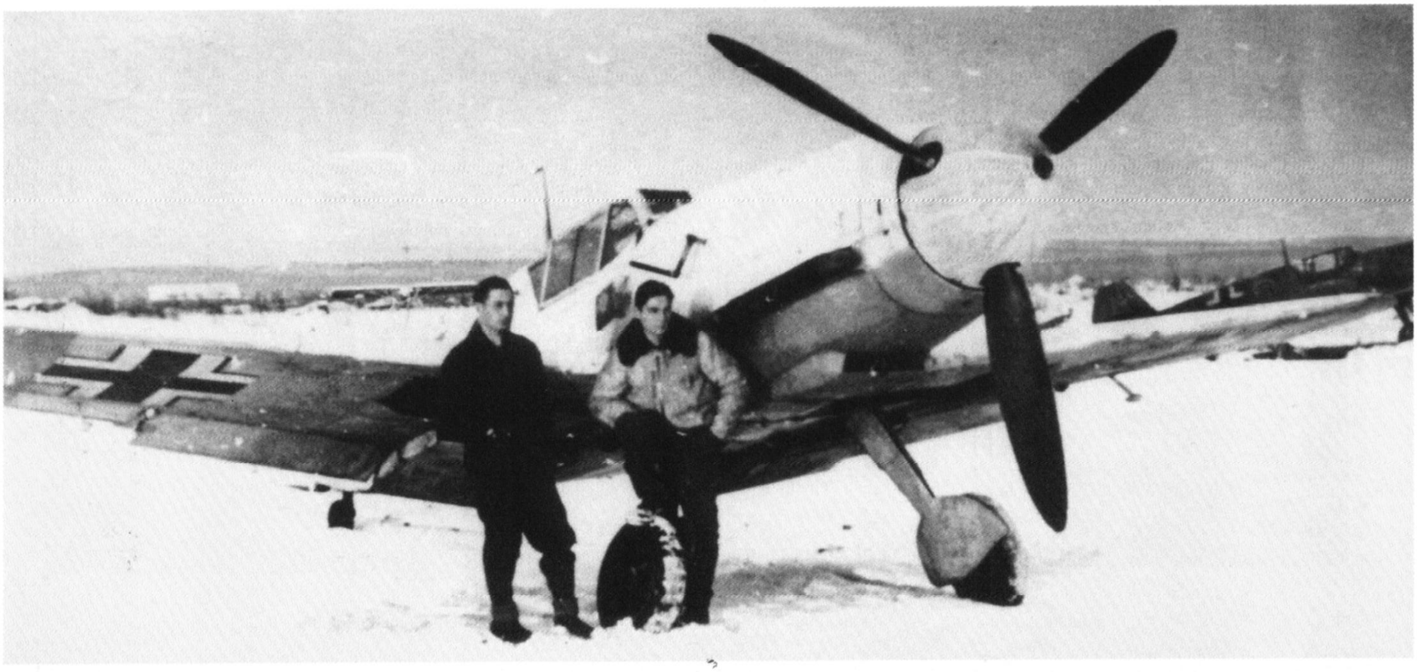
Diese sehr schöne Folge von Unfallfotos zeigt eine Rotte von Messerschmitt Bf 109 F Maschinen der Wiener-Neustädter Flugzeugwerke, erkennbar an dem markanten Anstrich dieses Werkes. Wie es zu diesem Unfall kam, ist nicht bekannt. Vermutlich handelt es sich um einen Startunfall durch Ausbrechen mit anschließender Hindernisberührung. Möglicherweise haben sich die Maschinen auch beim Start berührt.



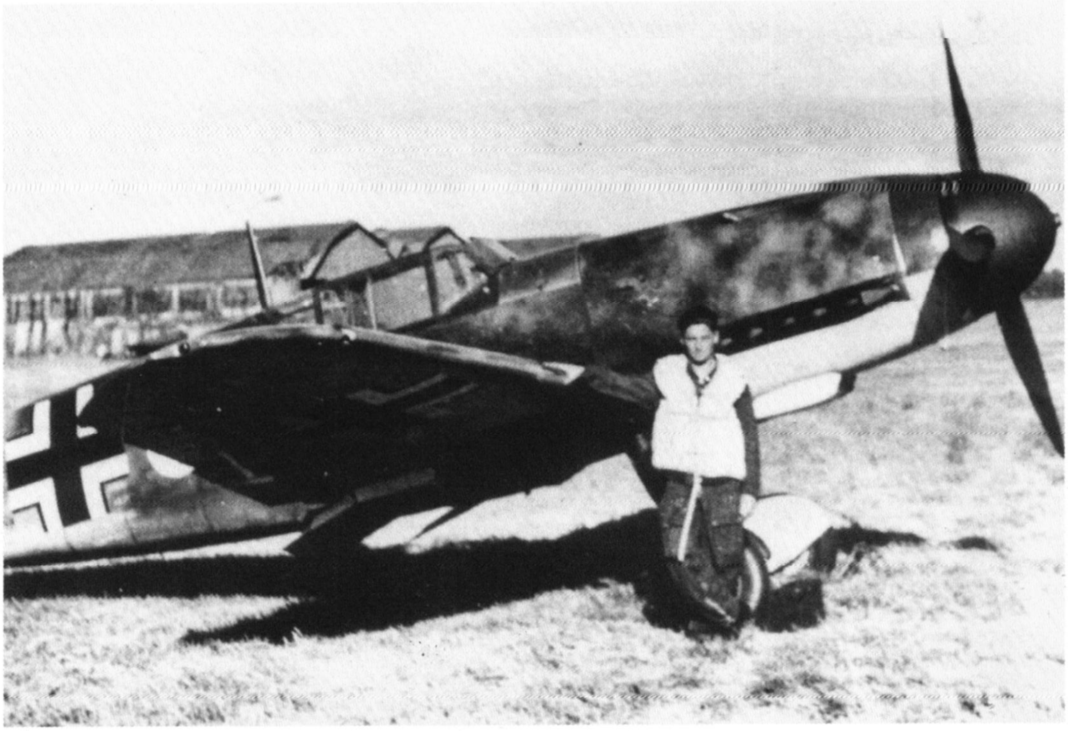




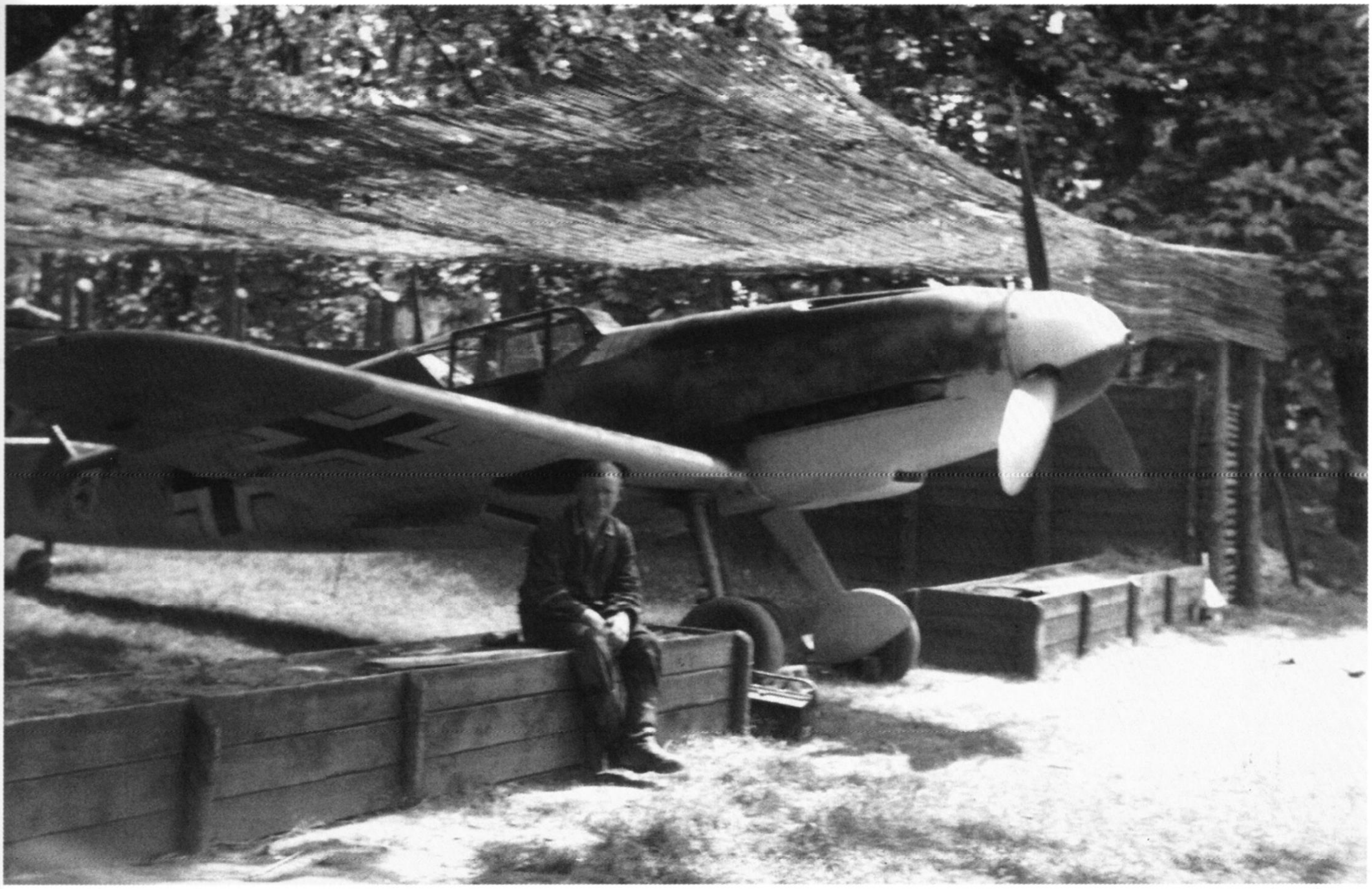
Bauchlandung einer Messerschmitt Bf 109 F irgendwo in den Weiten Rußlands. Offensichtlich hat der Pilot Anschluß an seine Einheit bekommen, sonst wäre dieses Erinnerungsfoto wahrscheinlich nicht zustandegekommen.



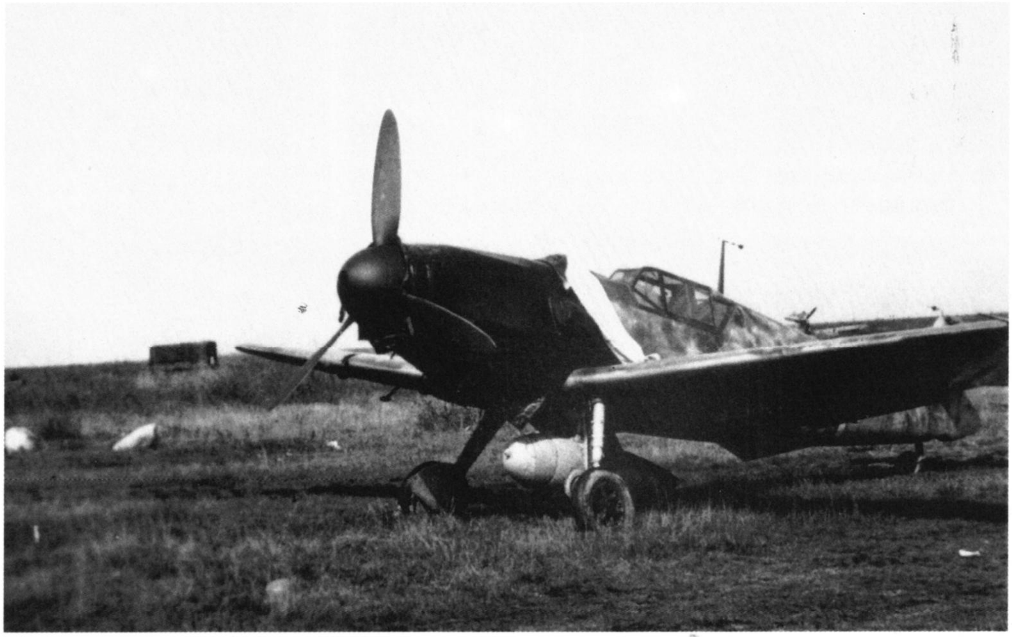
Erinnerungsfoto vor einer mit Wintertarnung versehenen Messerschmitt Bf 109 F. Trotz des vergleichsweise hohen Schnees sind die Fahrwerksverkleidungsbleche noch montiert.



Auch dieses Erinnerungsfoto beschert uns eine Messerschmitt Bf 109 F mit recht ungewöhnlichem Flecktarnanstrich



Messerschmitt Bf 109 F der II./JG 51 Mölders. Das Foto entstand in Rußland. Beachtenswert die interessante Konstruktion der Splitterschutzbox mit Tarnnetz.

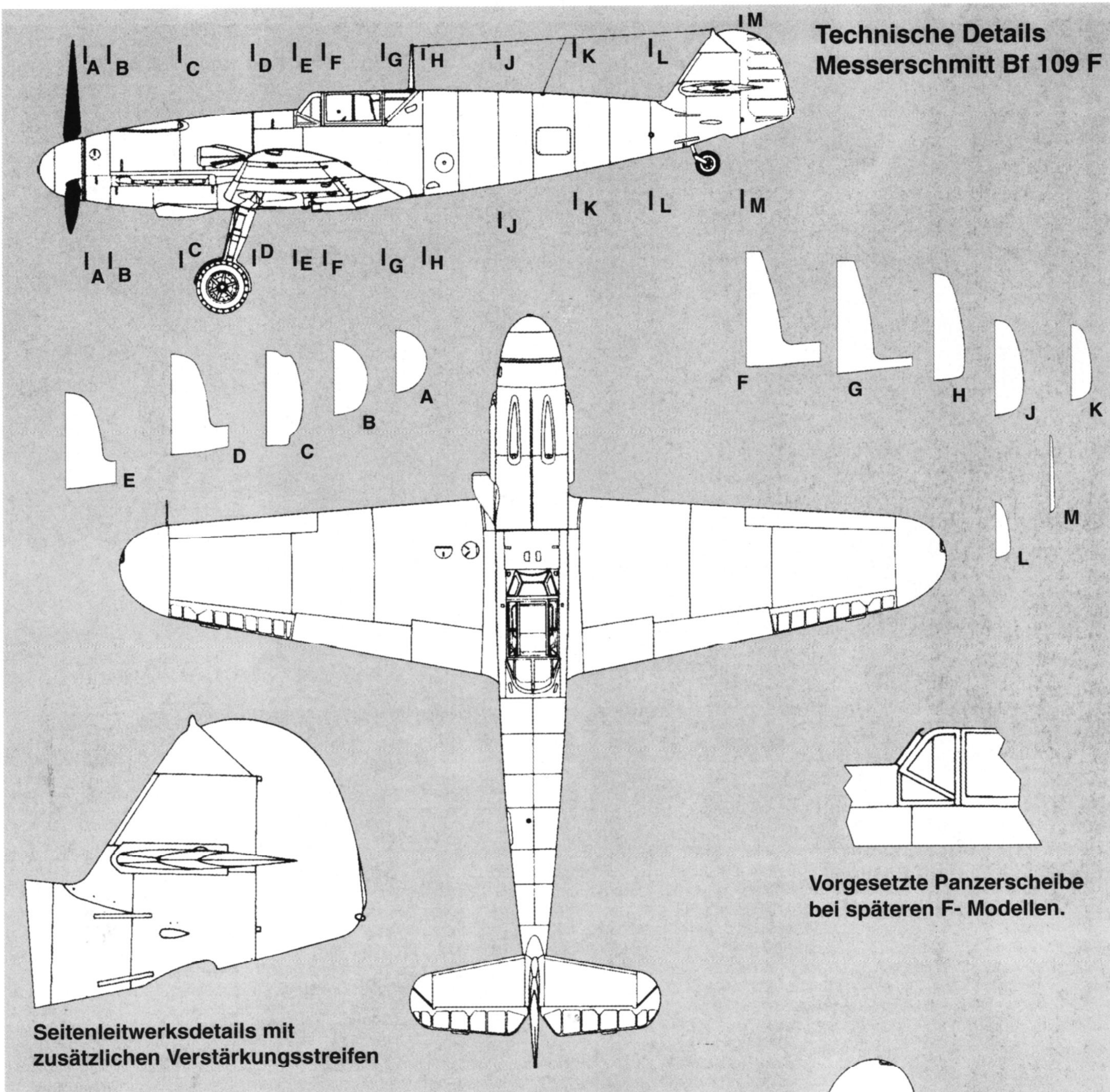


Abgestellte Messerschmitt Bf 109 F mit teilweise übergelegter Motorhaubenschutzplane.

FLUGZEUG Profile Impressum

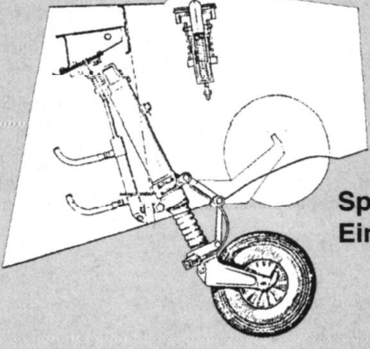
Herausgeber: FLUGZEUG Publikations Gmbh
Thomas Mann Str. 3, 89257 Illertissen
Tel. 0 73 03-96 42 20, Fax. 0 73 03-96 41 41
Autor: Manfred Griehl
Fotos. Archiv Griehl, Archiv Franzke, Bundesarchiv
Satz & Layout: Michel Tremel, Manfred Franzke
Druck: TUSSA Druck GmbH, 89257 Illertissen

Technische Details Messerschmitt Bf 109 F

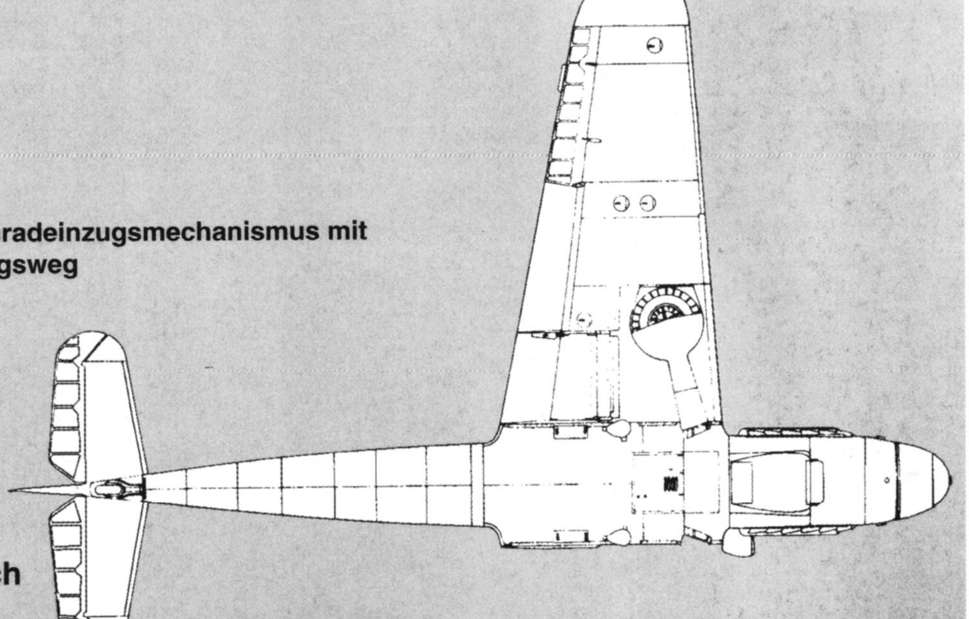


Vorgesetzte Panzerscheibe bei späteren F- Modellen.

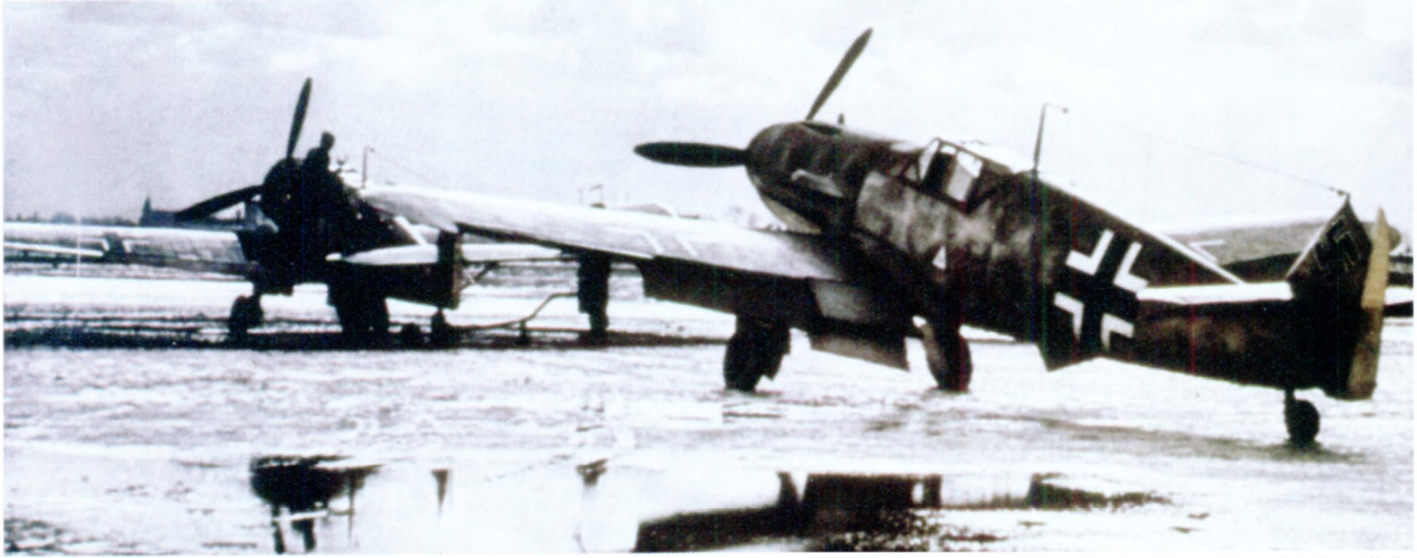
Seitenleitwerksdetails mit zusätzlichen Verstärkungsstreifen



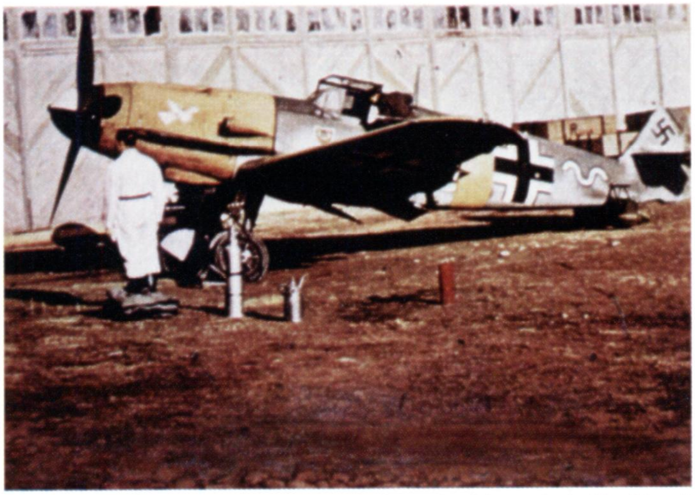
Spornradeinzugsmechanismus mit Einzugsweg



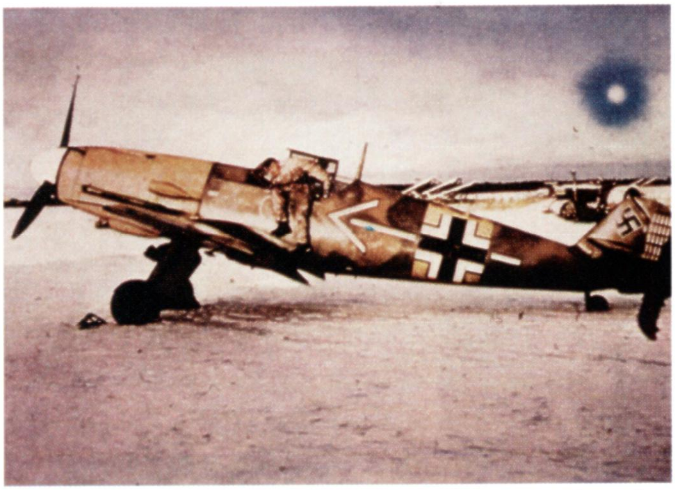
Zeichnungen unmaßstäblich



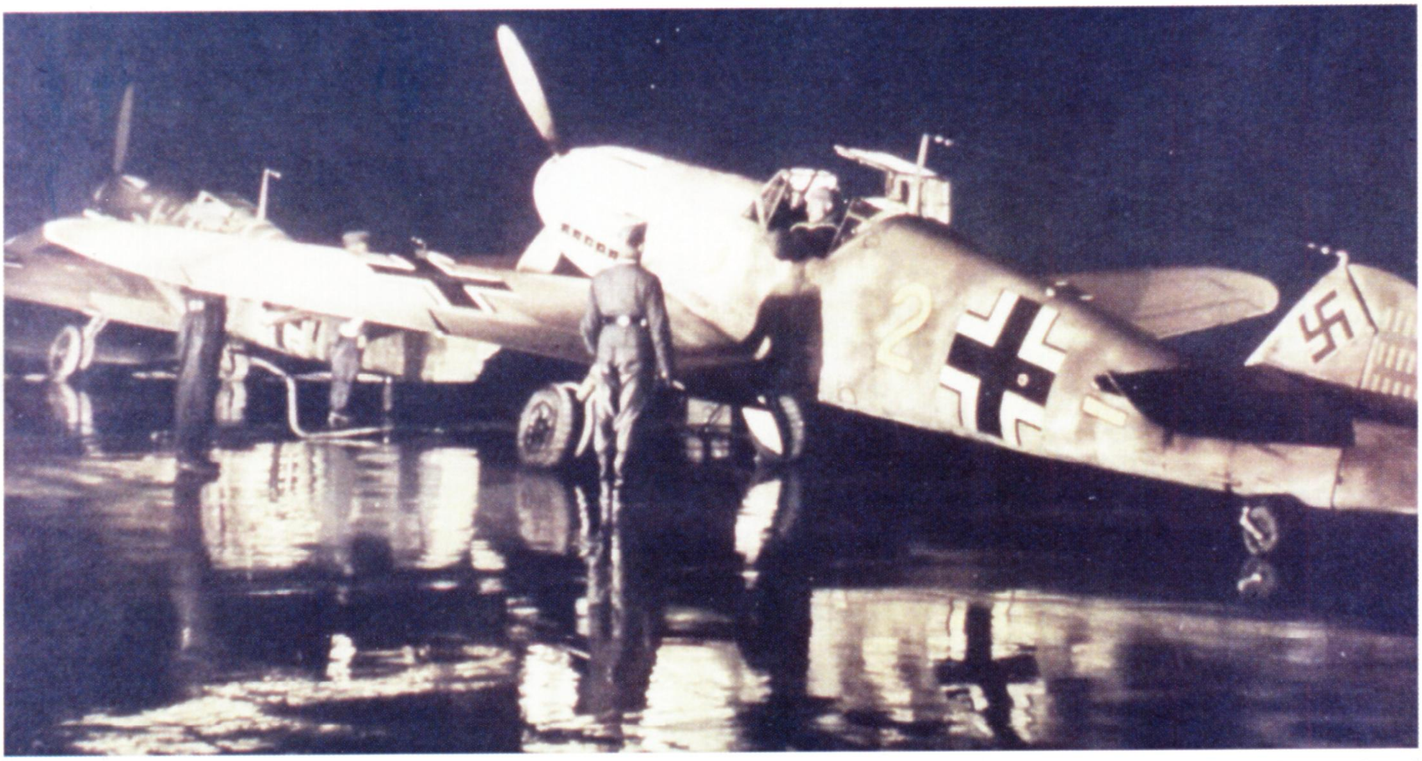
Eine - wenn auch blasse - Stimmungsfarbaufnahme zweier Messerschmitt Bf 109 F auf schneebedecktem Vorfeld. Deutlich erkennbar die gelben Seitenruder.



Messerschmitt Bf 109 F der 7./JG 54 in Siverskaja/Rußland mit typisch gelber Rußlandmarkierung.



Auch die Messerschmitt Bf 109 F-2 des Kommodore des JG 54, Maj. H. Trautloft, trug die gelben Markierungen.



Nachtflugbetrieb mit Messerschmitt Bf 109 F-2 Flugzeugen. Die Markierungen deuten nicht auf einen Nachtjagdverband hin. Vermutlich handelt es sich um eine Propagandaaufnahme.